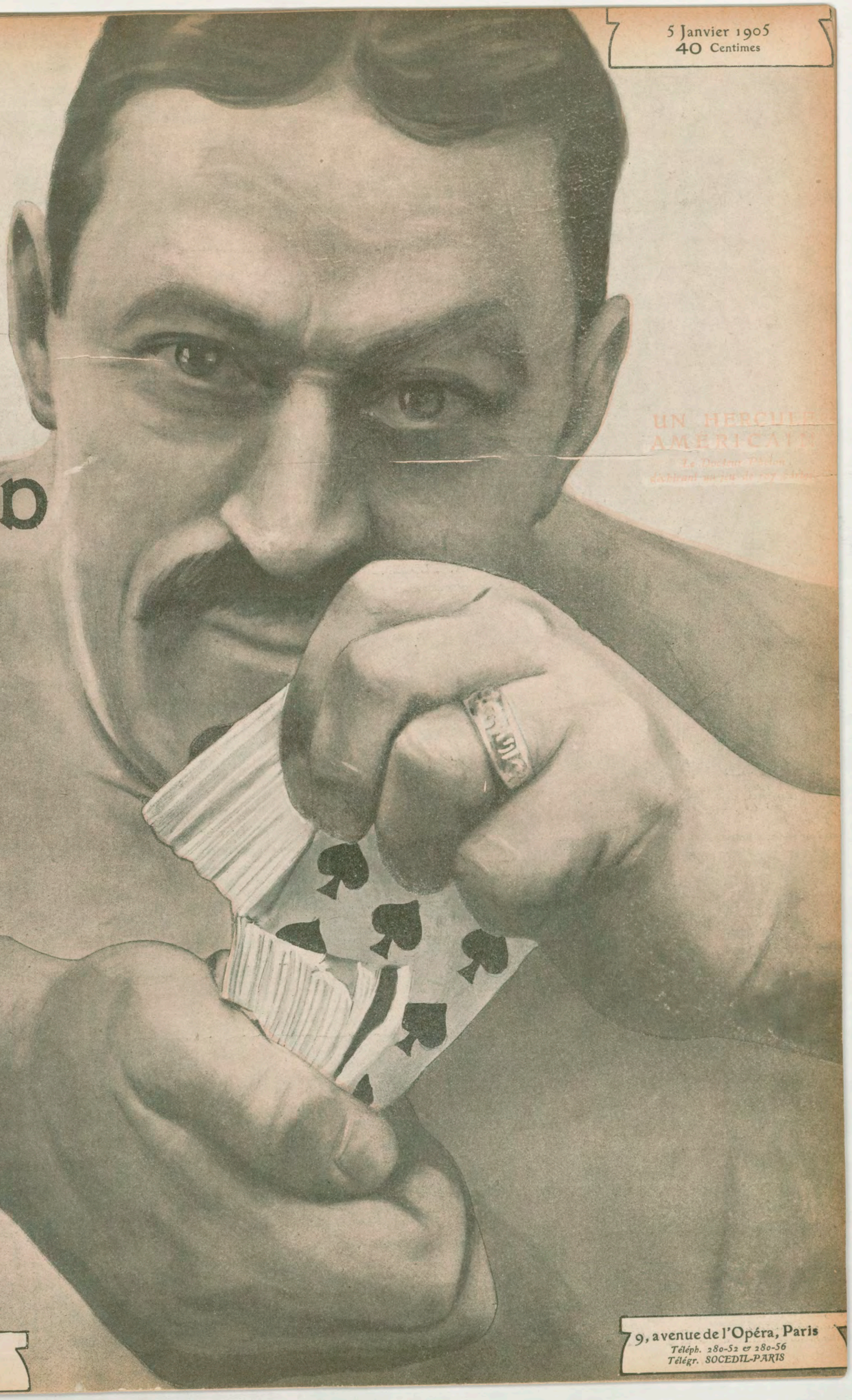
N° 330. — 8e Année
(Tous les Jeudis)

5 Janvier 1905
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR



UN HERCULE AMÉRICAIN

Le Docteur Tibbles, exhibant un tour de force biblique

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina
Musica — La Toie des Enfants

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL-PARIS

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES

DRAEGER

Adresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

MAGASIN DE VENTE

C. L. Charley.

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

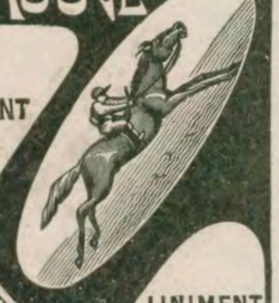
— Pourquoi, quand tu seras grand, tiens-tu absolument à être chirurgien?
— Parce qu'ils vont tous en automobile!

— Allons, ouste! en voiture..., vous savez que je suis toujours pressé!
— Oui, mais je vous en supplie! n'allez pas trop vite!

— C'est en automobile que j'ai pincé cette sale grippe.
— Comment une automobile peut-elle vous donner une fièvre de cheval?

— Aujourd'hui, c'est peut-être parce que tout le monde est très fort comme sports qu'on ne fait presque plus attention à nos exercices!
— L'haltère qui meurt!

ONGUENT ROUGE MÉRÉ



SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE
des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes
Effet gradué à volonté
La Boîte avec Brochure franco 3f50

P. MÉRÉ DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux
La Bouteille: 5f.
franco en Gare: 5f60.

EMBROCATION MÉRÉ

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 428 fig.

DELICIEUSE HUILE D'OLIVE
EXPÉDIÉE PAR BIDONS DE 10, 15 ET 20 KILOS
Représentants demandés partout
CARROUCHE Frères, à Salon (Bouches-du-Rhône)

LE PRÉSERVATEUR DE CONDOM et le Veptitorpt (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames, 6 échantillons extra et catal. illust. env. cont. 1f25 timb. ou mand. Fabrication française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

UN HOMME GROS
n'a jamais une santé parfaite. Si vous êtes obèse, écrivez dès aujourd'hui, à M. CHARDON, 10, rue St-Lazare, Paris. Il vous enverra *gratis*, par lettre fermée, le moyen sûr et rapide de maigrir.

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS
Automobiles
RICHARD-BRASIER
PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRANÇAIS
"LE ROYAL"
FONDÉE EN 1883
ACIER et VIEIL ARGENT 25 fr.
ENVOI A L'ESSAI 10 JOURS
GARANTIE: 10 ANS

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"
UNION FRANÇAISE à BESANÇON
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de MONTRES

GAZ A LA CAMPAGNE
Installations rapides, économiques et à la portée de tous; donnant la lumière et le chauffage sans danger.
Prix: depuis 35 francs, bec et fourneau compris.
DEVIS SUR DEMANDE ADRESSÉE A
M. DEMONCHY, 29, rue Baudin, LEVALLOIS (Seine
Téléphone: 102

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, faub. St-Honoré, PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

5 Janvier 1905. — N° 330
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

Dessin de Widhopff, d'après un instantané.

Breittmayer. Lusciez.

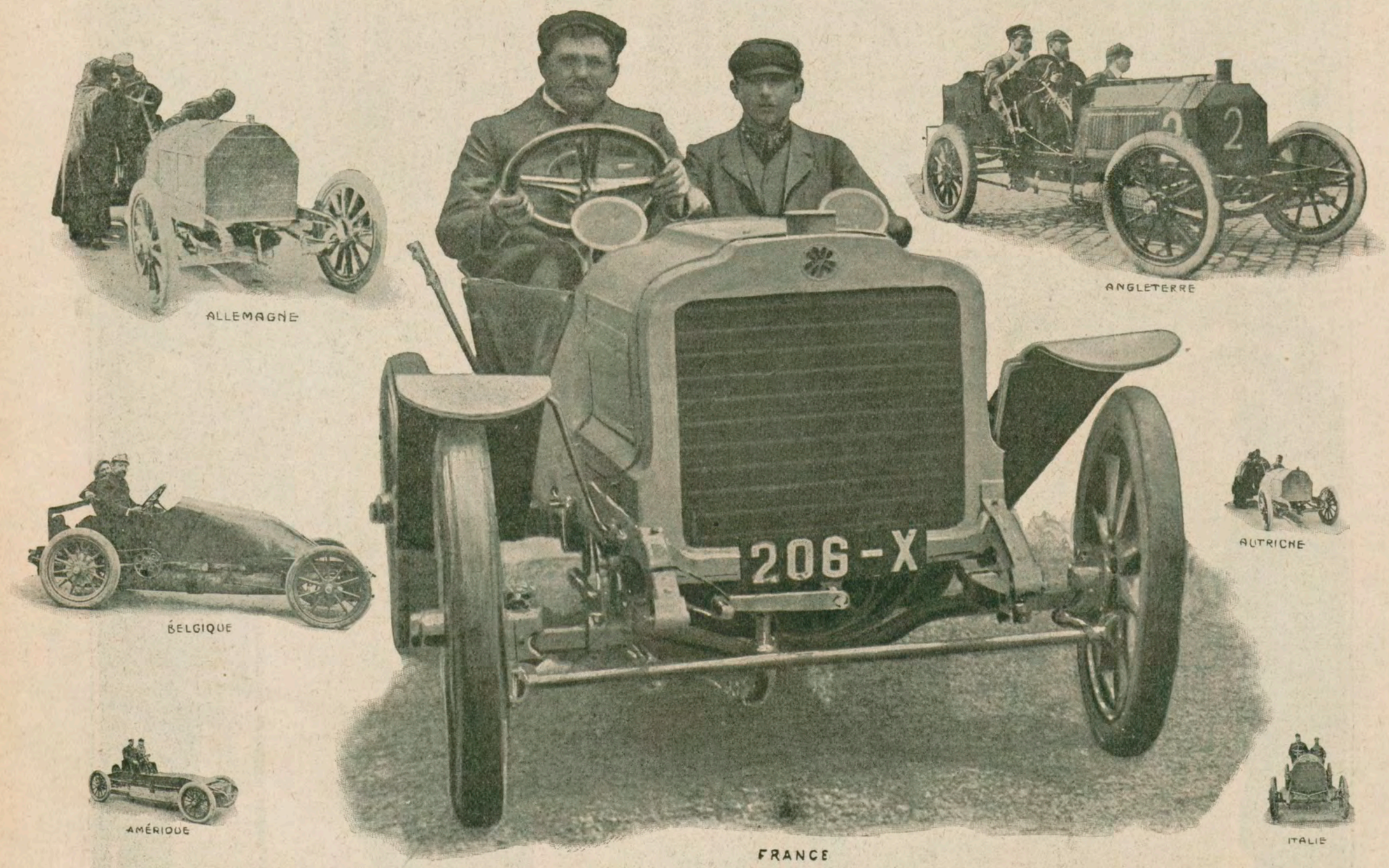
UN DUEL ACHARNÉ. — LE DUEL BREITTMAYER-LUSCIEZ

MM. Georges Breittmayer et Armand Lusciez sont deux escrimeurs réputés. Leur duel, dont les conditions étaient très rigoureuses, a donc été un événement parisien, dont on a beaucoup parlé. A la cinquième reprise, M. Lusciez dut renoncer au combat. Les adversaires se sont réconciliés sur le terrain, ainsi que M. Willy Sulzbacher qui devait également se rencontrer avec M. Breittmayer. (Voir l'article p. 11)

De la Coupe Gordon-Bennett au Grand Prix de l'A. C. F.

UN PRIX DE 100.000 FRANCS

POUR UNE COURSE D'AUTOMOBILES



La France et la Coupe Gordon-Bennett.

En prenant comme base les chiffres de production, voici ce que représente l'industre automobile française en comparaison des industries étrangères qui peuvent prétendre à gagner la Coupe. C'est de cette comparaison que sont nées les modifications demandées au règlement de laCoupe.L'Allemagne et l'Angleterre, comme on le voit, viennent immédiatement après la France, La Belgique, l'Autriche, l'Amérique et l'Italie suivent dans cet ordre.

Le sport automobile vient d'être bouleversé. L'Automobile Club de France a décidé que la France prendrait part en 1905 pour la dernière fois à la Coupe Gordon-Bennett, et il a créé un Grand Prix de l'Automobile qui se courra en 1905 en même temps que la Coupe. C'est l'une des décisions les plus graves et les plus heureuses qui aient été prises par le cercle de la place de la Concorde.

Il sera peut-être exagéré de dire que la Coupe Gordon-Bennett est morte, mais il ne paraît pas excessif de déclarer sans ironie qu'elle est fortement malade, et l'on vient de lui porter un coup dont elle se relèvera bien difficilement.

La voici revenue où elle en était il y a quelques années au moment des grandes courses internationales, c'est-à-dire la voici devenue un simple épisode de l'histoire de notre sport, au lieu d'en être à elle seule toute l'histoire.C'est un peu ainsi qu'elle fut au début, en 1900 au moment de Paris-Toulouse, en 1901 au moment de Paris-Bordeaux et de Paris-Berlin, en 1902 au moment de Paris-Vienne.

Il fallut la suppression complète des courses à la suite de Paris-Madrid en mai 1903, pour que la Coupe prît cette influence exclusive qui ne pouvait être que funeste aux intérêts industriels et commerciaux français.

Il faut bien, en effet, se pénétrer de l'importance de la question. Les courses d'automobiles ont cessé d'être un jeu qui amusait quelques sportsmen pour devenir, à tort ou à raison, à raison croyons-nous, un véritable critérium de la valeur des voitures en ligne. Une victoire ou une défaite impressionnent donc de façon favorable ou défavorable un marché.

L'exemple le plus éclatant fut fourni par la Coupe Vanderbilt, courue aux environs de New-York sur des routes ignobles et qui n'eut d'autre intérêt que d'impressionner le marché américain

Aussi vit-on la plupart des grandes marques, aussi bien françaises qu'allemandes et italiennes, se disputer l'honneur de courir sur cette route ignoble où on n'aurait osé organiser un concours de tourisme en France.

L'influence des courses est donc indéniable ; elles sont la réclame vivante et effective d'un pays, elles constituent pour lui le symbole d'une supériorité ou d'une infériorité commerciale qui affecte non seulement ceux qui se sont mis en ligne, mais toute l'industrie du pays représenté.

Or, la France possède à elle seule une industrie automobile plus riche que toutes les industries du monde entier réunies, et c'est donc elle et elle seule qui court les plus gros risques contre les moindres gains.

Chaque pays en battant la France peut espérer prendre une partie de sa production, la France en battant chaque pays ne peut espérer prendre qu'une part dix fois moindre.

Aussi serait-il juste que notre pays pût avoir un nombre de représentants proportionnel à sa puissance industrielle et par conséquent à ses risques commerciaux.

Quand, il y a six ans, les Etats-Unis et l'Espagne se sont déclaré la

guerre, il est certain que les Etats-Unis risquaient davantage et que leur marine battue par la marine espagnole eût amené dans leur commerce une perturbation autrement profonde que le résultat contraire.

C'est pourquoi les Etats-Unis s'étaient assuré une flotte plus nombreuse et plus forte.

Dans le sport, cette moderne image de la guerre, véritable guerre économique en effet, il doit en être de même, et c'est pourquoi il devenait ridicule, ou plutôt ridiculement dangereux de voir la France, avec une inlassable bonne volonté, se mettre chaque année en ligne avec trois voitures contre sept pays dont les risques totalisés n'égalaient pas les siens et qui avaient vingt et une voitures pour défendre ces intérêts.

L'idée était dans l'air et tellement dans l'air que personne n'en parlait plus, chacun se contentant, ce qui était assez faible, de sa propre conviction.

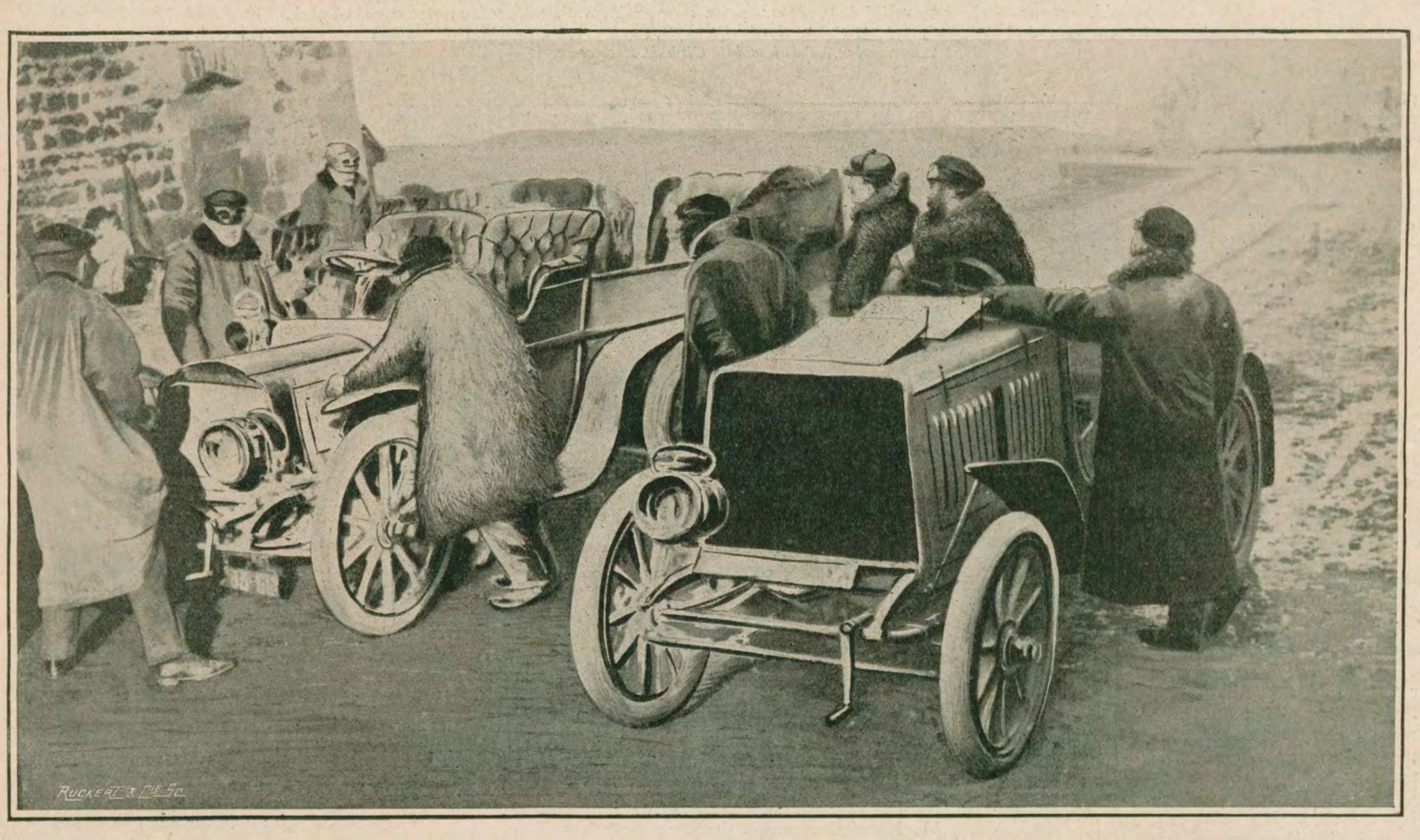
On avait remis à l'étude l'organisation de la Coupe Gordon-Bennett, toujours avec le même programme, et la grosse querelle était simplement de savoir où elle se courrait, et quel prix d'entrée l'on demanderait à ceux des fabricants français qui voudraient bien essuyer le feu de l'ennemi.

C'est alors que notre confrère *Les Sports* eut l'heureuse idée de grouper tous les fabricants intéressés et de leur faire signer une pétition où ils demandèrent formellement le changement de règlement ou la suppression de la Coupe Gordon-Bennett. Avec le dévouement qu'il a toujours témoigné aux intérêts réels de l'industrie automobile, l'Automobile Club de France, notre grande société d'encouragement, vota aussitôt la mise à l'étude de ce programme; une réunion eut lieu le 27 décembre au restaurant Ledoyen, et l'on y décida de demander la création d'un Grand Prix de l'Automobile disputé le même jour que la Coupe Gordon-Bennett et dans lequel la Coupe trop fameuse viendrait se noyer et perdre un peu de sa dangereuse importance.

Le 28 décembre, sur

M. Georges Prade, rédacteur en chef du journal *Les Sports*.

C'est à la suite d'une campagne habilement menée par notre collaborateur Georges Prade, et sur son initiative, que quelques-uns des principaux fabricants français se réunirent pour demander une modification au règlement de la Coupe Gordon-Bennett. Le grand Prix de l'A. C. F. naquit de cette réunion.



La Commission sportive sur le Circuit d'Auvergne.

Le chevalier René de Knyff, M. G. Huillier, M. de Vogüé, membres de la Commission sportive, discutent, sur le terrain, la partie du Circuit qu'ils viennent de parcourir. Cette photographie montre la largeur de la route où trois voitures tiennent facilement et, dans le lointain, un des nombreux virages.

Le Circuit d'Auvergne. — Vue en relief de la région, prise à 900 mètres d'altitude par notre envoyé spécial.
C'est vraisemblablement sur ce parcours que sera disputée cette année la Coupe Gordon-Bennett; ce choix ne sera définitif que lorsque le Gouvernement aura accordé son autorisation à l'Automobile Club de France.

la proposition du marquis de Chasseloup-Laubat, le comité de l'Automobile Club de France votait la création d'un Grand Prix conçu sur ces bases et où l'industrie française aurait cette fois une représentation proportionnelle à ses intérêts et à ses risques.

L'enthousiasme fut immense, et notre confrère *l'Auto* s'en fit l'interprète en offrant un prix de cent mille francs à décerner au constructeur dont la voiture gagnerait le Grand Prix de l'Automobile Club de France.

Voilà donc notre beau sport doté d'une épreuve classique analogue à celle que possèdent déjà des sports plus anciens comme l'hippisme et le cyclisme. Voilà le monde de l'automobile désormais unifié et apaisé réuni en une pensée générale d'intérêt commun et de défense commune. Voilà le programme de la saison 1905 tracé en ses grandes lignes. Voilà une grande épreuve classique posée pour les années suivantes, car la Coupe Gordon-Bennett, avec son règlement actuel, ne sera plus courue en 1906 par l'industrie française.

Et comme en France l'esprit ne perd jamais ses droits, quelqu'un remarquait dernièrement au cercle que la plaque glorieuse de la Coupe où l'on inscrit le nom des champions était déjà presque complètement remplie. Il n'y a plus place que pour un nom et demi.

Remplissons-la par un nom français, et après avoir pris une fort belle photographie du trophée célèbre, rendons-le à son donateur, et souvenons-nous de la fable du Financier et du Savetier qui pour avoir accepté un trésor avait perdu le repos et le sommeil.

Et laissons quelque autre inscrire son nom à la suite: il n'y a qu'une demi-place. Cette demi-place est, plus que la Coupe elle-même, un symbole. Ce n'est plus qu'une demi-Coupe, qui peut et doit garder un intérêt, mais qui doit être *une* épreuve et non *l'épreuve*. Gardons-lui, néanmoins, un souvenir attendri. C'est à elle qu'on doit la perpétuité des courses. C'est grâce à elle qu'après Paris-Madrid on put obtenir des autorisations nouvelles. Le sort a parfois de cruelles nécessités, et la loi est éternelle qui fait remplacer les anciens par les jeunes. Et dans un sport où la recherche de la vitesse est la loi première, on s'expliquerait mal que, même en matière de règlements, on piétinât sur place.

GEORGES PRADE.

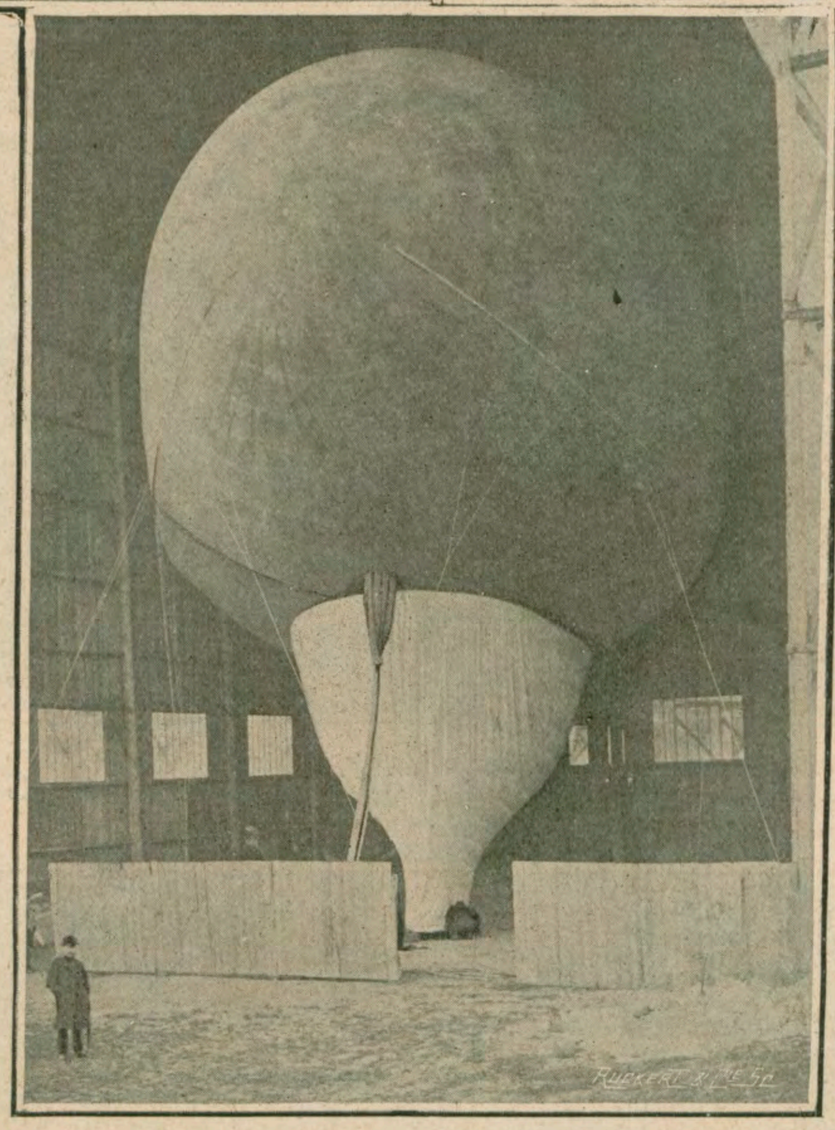
M. Henri Desgrange, directeur de l'*Auto*.
Au lendemain de la séance du Comité de l'A.C.F. décidant une grande course d'automobiles, au cours de laquelle serait courue la Coupe Gordon-Bennett, notre confrère a généreusement offert pour cette course un prix de 100.000 *francs.*

L'AÉRO-MONTGOLFIÈRE DE SANTOS-DUMONT

Poursuivant sans relâche ses études et ses expériences, M. Santos-Dumont vient de faire construire un nouveau ballon, auquel il a adapté une montgolfière. Il espère, grâce à ce dispositif qui lui permettra d'assurer, sans avoir besoin de jeter du lest, la stabilité de son ballon, rester dans l'air un temps beaucoup plus considérable, pouvoir accomplir des voyages de longue durée en ballon dirigeable.

Le réservoir et les brûleurs à pétrole.

Toutes les parties des ballons de M. Santos-Dumont sont toujours vérifiées par lui avec le plus grand soin. Il a tenu à éprouver lui-même le fonctionnement du réchaud à pétrole de sa montgolfière et du réservoir sous pression qui l'alimente.



Le *Santos-Dumont XIII.*

De forme ovoïde comme ses devanciers, le Santos-Dumont XIII *porte une montgolfière placée entre le ballon et la nacelle et destinée à supprimer les effets de la déperdition ou de la condensation du gaz.*

LA dirigeabilité des ballons n'est point la seule question qui mérite de retenir l'attention des chercheurs voués aux études d'aéronautique. La durée des excursions aériennes se trouve forcément restreinte par les diverses causes de déperdition du gaz léger et par la quantité plus ou moins grande, mais toujours limitée, de lest disponible. C'est ainsi que l'ascension la plus prolongée que l'on puisse citer ne dépasse guère trente-six heures. Ne serait-il donc pas possible de remédier à ce grave inconvénient de l'aérostat?

Beaucoup l'ont tenté par les moyens les plus divers depuis l'origine de l'aérostation, mais il ne semble pas que les recherches entreprises aient été toujours poursuivies avec la ténacité désirable. Cependant, cette idée était dans l'air, c'est le cas de le dire, et voici qu'elle est reprise ces jours-ci par un homme qui a singulièrement contribué aux progrès de l'aéronautique moderne, Santos-Dumont.

Le célèbre aéronaute a longuement étudié, depuis son retour de Saint-Louis, un projet de thermo-ballon ou, pour reprendre un terme déjà ancien, d'aéro-montgolfière. Cet appareil, basé sur le même principe que l'appareil du même nom à bord duquel Pilâtre des Roziers et Romain trouvèrent une fin glorieuse en juin 1785, a été récemment transporté aux fins d'expériences au parc de l'Aéro-Club, à Saint-Cloud.

Il comporte un aérostat de forme ovoïde très ramassée, et mesure 19 mètres de long pour un diamètre de 14 m. 50 au maître-couple et un volume de 1.902 mètres cube; une ralingue située de part et d'autre du ballon, un peu au dessous de l'équateur, donne attache à des pattes d'oie terminées par des surpentes qui supportent une sorte de vergue horizontale en tube d'acier supportant en son milieu un cadre quadrangulaire également en métal.

A la partie inférieure et centrale de l'aérostat proprement dit se trouve greffée une vaste poche en étoffe de coton de 171 mètres cubes de capacité qui vient se fixer par en bas au cadre métallique. Sur ce cadre se trouveront installés deux brûleurs à vapeur de pétrole accouplés, alimentés par un réservoir contenant 12 litres de pétrole.

Les brûleurs allumés après un chauffage préalable au moyen de quelques gouttes d'alcool pour obtenir la vaporisation du pétrole dans le serpentin *ad hoc* qui alimente chaque bec, peuvent fonctionner soit en veilleuse, soit en flamme de chalumeau, à volonté.

On peut ainsi réchauffer rapidement l'air contenu dans le grand sac d'étoffe appendu au ballon proprement dit; on obtient donc une véritable montgolfière auxiliaire capable de procurer, à un instant donné, sans jet de lest, le supplément de force ascensionnelle nécessaire pour maintenir la stabilité verticale et prolonger par là, dans de très importantes proportions la durée possible de séjour dans l'atmosphère de tout le système.

Il va sans dire que ce projet fort intéressant demande un aéronaute aussi habile qu'audacieux. Il est en somme semblable à celui de Pilâtre des Roziers, mais l'émule moderne de cet ancêtre héroïque dispose de moyens d'action plus perfectionnés et mieux étudiés. Il a toutes les qualités nécessaires pour mener à bien ces délicates expériences.

Le nouveau ballon à température volontairement variable, le *Santos-Dumont XIII*, tel est son nom, continuera dignement une longue et glorieuse série. Il est entré en gonflement le 28 décembre au parc de l'Aéro-Club. Le même jour, Santos-Dumont procédait à un essai distinct de son réchaud à pétrole, et vraiment, pour les spectateurs, quelque appréhension se mêlait à leur sentiment d'admiration pour l'homme qui, dans le seul intérêt de la science, n'hésitera pas à courir les risques de l'atmosphère, emportant au-dessous d'une énorme masse de gaz inflammable ce foyer ardent qui peut causer une catastrophe. Mais n'avait-on pas les mêmes craintes lorsque Santos-Dumont avait le premier installé un moteur à pétrole à bord d'un dirigeable?

FRANÇOIS PEYREY.

UN GRAND MATCH D'ASSOCIATION

Dimanche dernier, s'est disputé à Buffalo, entre les équipes du Racing Club de France et de l'Arcadian Football Club de Londres, un match d'association. C'est une des premières grandes parties internationales de la saison à laquelle nous avons assisté. Très disputée et très intéressante, elle se termina par la victoire des Anglais qui l'enlevèrent en force et en tactique par 3 buts à 0.

Le lendemain une équipe mixte parisienne battait l'Arcadian F. C. par 3 buts à 0.

Dans le camp anglais. — Première mi-temps.

Les Racingmen qui avaient envahi les lignes de l'Arcadian Football Club ont commis une faute. Le ballon est remis en jeu par un coup de pied franc accordé à l'équipe anglaise.

Devant le but du Racing.

Les équipiers anglais, merveilleux tacticiens, se rapprochent très près les uns des autres aux abords du but, et organisent une série de courtes passes qui permettront de « shooter » à coup sûr.

Sortie de touche.

Le ballon ayant franchi les lignes de but a été remis en jeu. Un Racingman (maillot blanc) essaye une passe, qui va être interceptée par les hommes de l'Arcadian qui la marqueront.

Ce que sont devenus les coureurs cyclistes

Banker.

Banker, qui triompha dans le premier Grand Prix de Paris, dirige, à Philadelphie, une importante maison d'automobiles.

Notre collaborateur Paul Mégnin consacrait, l'autre jour, une intéressante étude aux chevaux de course et nous disait ce que sont devenus ceux d'entre eux qui, pour une cause quelconque, n'ont pas été envoyés au haras, à l'issue de leur carrière de course.

Sans vouloir établir une comparaison désobligeante pour nos champions cyclistes, on peut dire qu'il est également intéressant de rechercher ce que font aujourd'hui dans la vie ceux que le public a si souvent applaudis sur les vélodromes.

Les connaisseurs en sport cycliste sont tous d'accord pour reconnaître que la durée normale de la carrière d'un coureur est relativement restreinte. Un sprinter, ou coureur de vitesse, par exemple, dès qu'il approche de la trentaine, voit ses muscles se raidir et perd la plupart de ses moyens, en sorte que s'il continue à courir, il y a neuf chances sur dix pour que nous le voyions décliner à vue d'œil. Tel Zimmerman qui, à peu près invincible en 1894 à l'âge de 26 ans,' dut se borner à de pitoyables exhibitions lorsqu'il commit la faute de revenir solliciter les applaudissements du public parisien, six ans plus tard. Evidemment, il y a des exceptions, dont la plus notable est celle de Médinger qui brillait encore au premier rang à l'âge de 37 ans, au moment où il fut brutalement fauché par la mort. De nos jours, Jacquelin, qui approche de la trentaine, et même Mayer, qui a 28 ans passés, peuvent presque être considérés, eux aussi, comme faisant partie des exceptions, lesquelles ne font d'ailleurs, en vertu de l'axiome fameux, que confirmer

Corre.

Corre, que son match contre Terront a rendu célèbre, est aujourd'hui constructeur d'automobiles.

Dubois.

L'ex-recordman de l'heure et le vainqueur de plusieurs grandes courses sur route et sur piste s'occupe plus spécialement de la construction de canots automobiles.

Rivierre.

Deux fois vainqueur de Bordeaux-Paris, Rivierre est aujourd'hui un de nos plus fameux spécialistes de la motocyclette.

Bourrillon.
L'ex-vainqueur du Grand Prix de Paris est aujourd'hui ténor au théâtre de Bordeaux.

la règle commune.

D'une façon générale donc, le coureur cycliste disparaît de la piste aux environs de la trentaine, souvent même bien avant, soit qu'il ait été assez sage pour obéir à l'injonction que constituent les premiers signes de la déchéance athlétique, soit parce qu'il a trouvé l'occasion d'employer utilement ses aptitudes ailleurs, sous forme d'une situation offrant plus de garanties que la fragile carrière du muscle. Voilà pourquoi, à une ou deux exceptions près, tout le lot de coureurs, étoiles, comparses ou simples figurants, qui faisait les délices des réunions vélodromesques il y a dix ans, par exemple, a été remplacé par une génération nouvelle. En 1894 et 1895, les premiers rôles — pour ne parler que de ceux-là — s'appelaient Zimmerman, Banker, Wheeler, Edwards, Barden, Houben, Protin parmi les étrangers, et Morin, Bourrillon, Jacquelin, Nossam parmi les Français. Or, à part le seul Jacquelin, tous ces cracks ont disparu de l'arène depuis longtemps. Pour trouver des « contemporains » de cette époque, restés en activité, on n'a même pas la ressource de chercher parmi les stayers où la question d'âge a cependant beaucoup moins d'importance, et où Bouhours semble être également le seul de la phalange d'alors.

Lesna.
Eloigné des luttes sportives à la suite d'une chute de motocyclette, Lesna s'est fait masseur.

Que sont devenus tous les autres? Voilà ce qu'il est amusant de rechercher aujourd'hui. Sans crainte de se tromper, on peut affirmer que les neuf dixièmes ont trouvé une place toute indiquée dans l'industrie ou le commerce cycliste et automobile, et plus particulièrement dans celui-ci. Une colonne de la *Vie au Grand Air* ne suffirait pas pour énumérer les noms de toutes les anciennes célébrités de la piste vélocipédique devenues des personnalités également célèbres, ou parfois très obscures, du monde de la locomotion nouvelle. Au hasard, et avec la certitude d'en oublier, je citerai parmi les « très anciens » les noms de Charron, Fournier, Dubois, les frères Terront, Jiel-Laval, Thuillet, Duncan, Cottereau, Chéreau, Coullibeuf, Vigneaux, Stéphane, Corre, Masi, Huzelstein, qui tous occupent des situations plus ou moins importantes dans le monde de l'automobile. Parmi ceux de la génération moins ancienne à laquelle je faisais allusion plus haut, on peut citer Banker, qui dirige une maison d'automobiles à Philadelphie; Morin, qui vend des autos et également des cycles à Rennes; les frères Farman, qui tout en continuant à courir... en voiture sont également lancés dans le commerce à Paris; Houben et Hautvast, qui font de même en Belgique. Mais, je le répète, si je voulais citer tous les coureurs cyclistes qui ont aiguillé leur existence sur l'automobile, je n'en finirais pas. Pour cette raison, il est sans doute moins banal de parler de ceux qui ont choisi une autre carrière.

A ce point de vue, un des plus remarquables est Bourrillon, devenu ténor d'opéra et dont les succès sur les grandes scènes de province sont connus de tous; Zimmerman, guéri à tout jamais de la piste par son triste essai de « rénovation » en 1902 et qui dirige un hôtel à Point-Pleasant, non loin de New-York; Wheeler est courtier en diamants aux Etats-Unis; Edwards, marchand de cigares à Londres; Protin, papetier à Liège; Nossam termine ses études de médecine; Courbe d'Outrelon est établi..... rentier à Lille; Mercier fils est dans l'administration; Jaap Eden est marchand de chevaux en Hollande; Dumond dirige à Paris une entreprise de pompes funèbres, etc., etc.

Quelques-uns, en renonçant aux courses, n'ont pas abandonné le sport; tel est le cas de Deschamps, qui gagna jadis le Grand Prix de l'U. V. F.

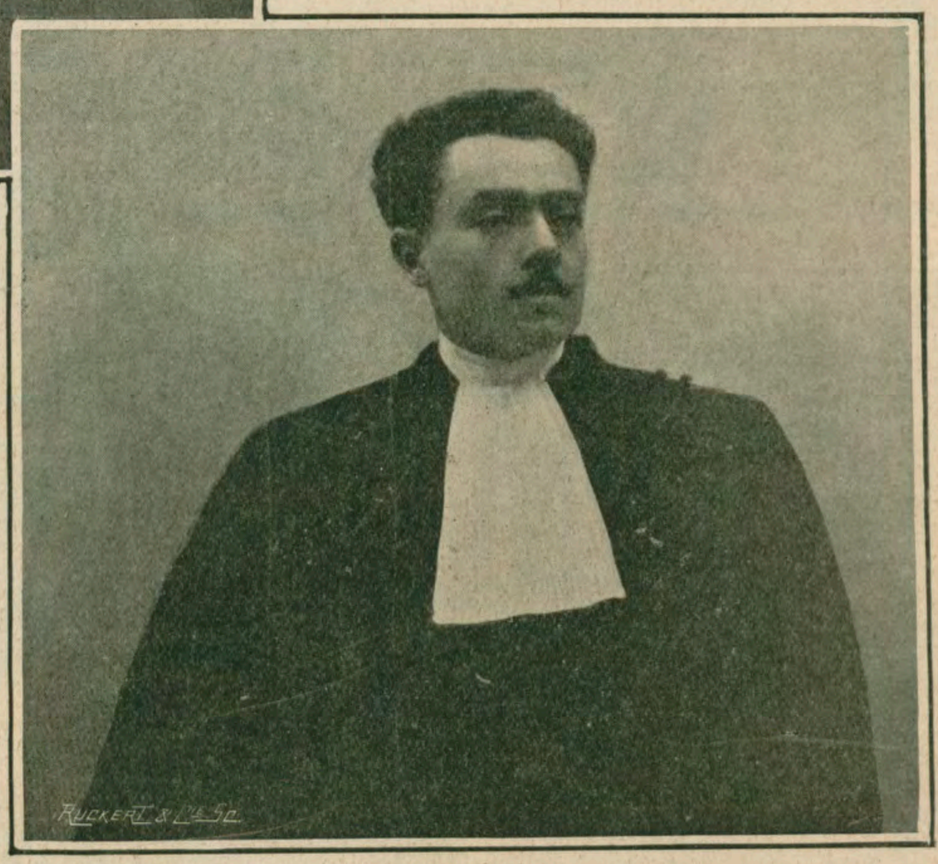
Aide-major de 1re classe au 7e régiment d'Infanterie coloniale, marié et père de famille, il fait encore du sport par plaisir et par hygiène. Il cultive surtout le cheval, l'épée et la lutte; il n'a pas délaissé la bicyclette et il pourrait encore, s'il le voulait, faire très bonne figure dans un tournoi. Ainsi, récemment, en costume de ville, avec chapeau et faux-col, il a couvert 17 kilomètres en 19 m. 36 s. derrière une motocyclette, et dans un endroit privé et devant un petit cercle d'amis, à Rochefort, il a tombé le plus fort lutteur de la foire qu'on avait invité à venir se mesurer contre lui.

Esprit éminemment éclectique, le Dr Georges Deschamps aborde les études les plus diverses; c'est ainsi qu'il fait son droit, il en est à sa troisième année; épris également d'art, il cultive depuis longtemps le violoncelle sur lequel il a acquis une réelle virtuosité.

Corps d'athlète, cerveau de savant, âme d'artiste, telle est la superbe trilogie que réalise pleinement le Dr Georges Deschamps, et qui peut servir de salutaire exemple aux jeunes gens animés de la noble ambition de devenir, comme lui, des hommes complets.

J'ai gardé pour la fin un coureur qui acquit plus de réputation par les facétieuses saillies dont il se faisait une spécialité que par ses qualités musculaires, plutôt douteuses, il faut bien l'avouer. Le joyeux Tricot, car c'est de lui que je veux parler, gère un grand bar dans un des quartiers les plus cossus de la capitale, ce qui ne l'empêche pas, à ses moments perdus, de fournir à divers confrères humoristiques tels que l'*Echo des Sports* de bien amusantes fantaisies.

VICTOR BREYER.



Deschamps.
Deschamps, qui gagna jadis le Grand Prix de l'U. V. F., est maintenant médecin-major. Notre photographie le représente à l'époque où il soutenait sa thèse de docteur en médecine.

LE DUEL BREITTMAYER-LUSCIEZ

C'est du haut de ce piédestal que notre confrère Frantz Reichel a assisté au duel Breittmayer-Lusciez. Au premier plan, M. Gaston Stiegler.

C'était un duel auquel personne ne devait assister, sauf les témoins et les médecins. Cinq cents personnes s'étaient cependant rendues à l'établissement Chéri, à Neuilly, où il avait lieu. On les a expulsées courtoisement, mais, à travers les grillages, ou bien perchés, ceux-ci sur les murs et ceux-là sur des échelles, les curieux, les reporters, les photographes ont pu suivre — à distance respectueuse — les phases de cette mémorable rencontre.

Nos confrères Armand Lusciez et Willy Sulzbacher avaient envoyé leurs témoins, MM. Guérin et Sazie, à M. Georges Breittmayer, l'escrimeur bien connu, qui se fit représenter par MM. G. Bureau et d'Hurcourt. Motif du cartel : une lettre adressée par Breittmayer à nos confrères et jugée par eux offensante. Motif de la lettre : une succession de piqûres de plume dans une revue hebdomadaire. Il en est résulté des piqûres d'épée.

pour les dilettantes ; aussi, étions-nous près de cinq cents au rendez-vous. On nous expulsa courtoisement, mais soit cachés, soit rentrés d'une façon quelconque, nous vîmes le combat. Disons tout de suite que Breittmayer et Lusciez furent touchés tous les deux au cours des cinq reprises qui se disputèrent, et qu'ils tirèrent en escrimeurs et en courageux. Le duel fut terminé non par une blessure grave mais par une crampe de Lusciez, puis par une réconciliation des trois adversaires.

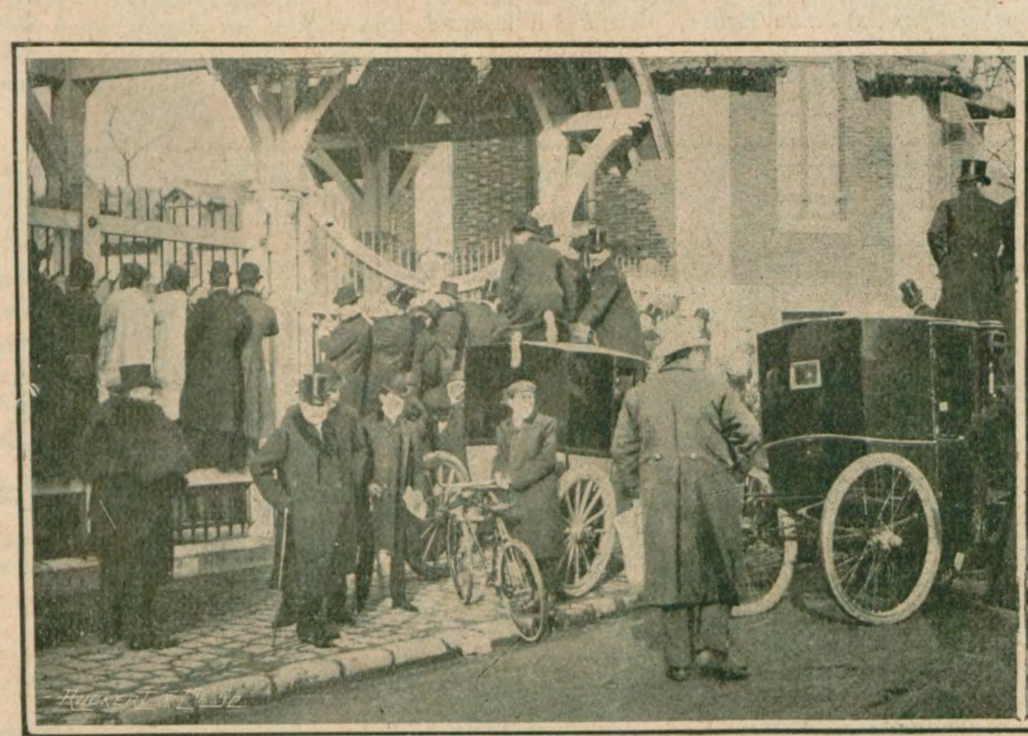
Les photographes avaient fait l'acquisition d'une échelle pour braquer leur objectif sur les adversaires.

Ce que les spectateurs les plus favorisés pouvaient voir du duel Breittmayer-Lusciez. Bien peu de chose, ou du moins, de bien loin.

Et je n'ai pu n'empêcher de remarquer que le duel Pini-San Malato, qui eut lieu au même endroit, offrit avec celui de samedi dernier bien des ressemblances.

L'un des adversaires (Pini) légèrement touché à l'œil pour commencer : Breittmayer le fut tout au début — plusieurs touches sans importance : il y en eut : — enfin San Malato se déclarant dans l'impossibilité de continuer pour cause de fatigue : même déclaration de Lusciez. La seule différence est que San Malato ne fut pas touché du tout, tandis que Lusciez le fut un peu.

LOUIS PERRÉE.



Les portes de l'établissement Chéri, où se passait le duel, étaient fermées pour tout le monde. Plusieurs curieux durent grimper sur le toit de leur fiacre pour suivre de très loin la rencontre.

Certains durent même se contenter de suivre les péripéties du duel en s'allongeant à terre pour tâcher de voir quelque chose sous les portes de l'établissement où les adversaires étaient aux prises.

LE HOCKEY SUR GLACE

La culbute sur la glace.
Se produit assez souvent au hockey, où il faut patinage pour pouvoir s'élancer très vite et s'arrêter brusquement, avec assez de précision, devant le palet.

Cet hiver ne favorisait pas les patineurs. Peu de froid. Pas de gelée. C'est donc à l'intérieur des Palais de Glace qu'il fallait photographier les passionnés du patinage qui se livrent avec fureur aux plaisirs du hockey.

Comme tous les jeux sportifs qui dérivent du football, le hockey est des plus animés. Théoriquement, et réduit à ses règles générales, il consiste à faire passer un palet glissant sur la glace, placé d'abord au milieu de deux camps adverses, dans les « guichets », sortes de goals qui figurent les buts de ces deux camps. Rien n'est plus simple, rien non plus ne prête à plus de combinaisons intéressantes, à plus de luttes émouvantes.

Disputer un ballon sur le terrain est difficile, disputer un palet sur la glace est presque sans cesse dangereux. Le petit palet, qui s'envoie sur la glace à coups de crosse, glisse vite, et s'en va loin, loin des joueurs, qui s'élancent à sa poursuite à toute vitesse, en une compétition terrible, risquant sans cesse de se pousser, de s'accrocher, de se bousculer et finalement de dégringoler en de rudes chutes où ils risquent de laisser un peu d'eux-mêmes.

Défense de la ligne de but.
Tous les hommes d'une équipe sont rangés sur la ligne de but pour éviter l'attaque de l'équipe adverse qui va tenter de faire passer le palet dans le guichet.

Nul exercice d'hiver n'exige une connaissance plus profonde de l'art du patinage. Il faut, outre les qualités ordinaires du footballeur : le souffle, la puissance musculaire, le fond et la résistance aux coups, savoir s'élancer à toute vitesse sur ses patins, tourner, virevolter, aller en avant, en arrière avec une maëstria extrême, puis brusquement s'arrêter net ou presque devant le palet immobile sur la glace, et qu'il va falloir diriger vers le « guichet » ennemi.

Il y a là, en plus de la lutte corps à corps, homme à homme, déjà si âpre au rugby, quelque chose de plus rude, un élément de difficulté fourni par le terrain même : la glace.

A. F.

La dispute du palet.
Deux hommes des équipes opposées se disputent le palet, soutenus par leurs co-équipiers, qui s'apprêtent à en prendre possession pour le crosser à leur tour.

Départ en vitesse.
Un coup de longueur a éloigné le palet. Tous les joueurs partent en vitesse pour le rattraper.

LE BANQUET DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE

M. Marx Richard. M. Lépine. M. Rives M. Trouillot. Marquis de Dion.

LE BANQUET DU SALON, A L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE

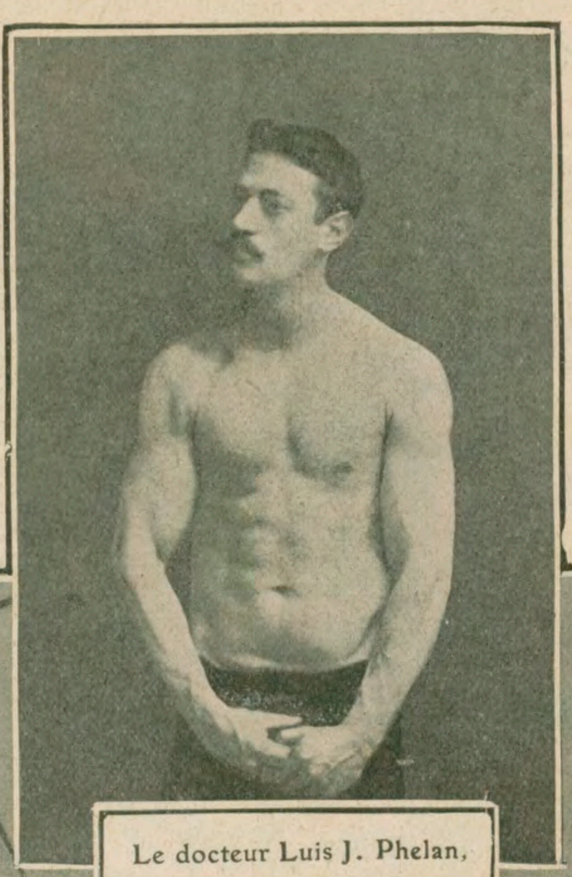
La grande manifestation qu'est le Salon ne peut se terminer que par un banquet. Cette année, ce banquet donné dans la Salle des Fêtes de l'Automobile Club, a eu un éclat incomparable. Toutes les personnalités les plus marquantes de l'Automobile s'y trouvaient réunies sous la présidence de M. Trouillot, qui, on le sait s'intéresse vivement à l'industrie automobile. A l'heure des toasts M. le Ministre du Commerce, rappelant en termes éloquents la grande victoire française au Taunus, n'a pas eu de peine à faire partager à son auditoire d'élite sa conviction que la France devait et saurait toujours garder la Coupe.

LE SPORT A LA FACULTÉ DE MÉDECINE

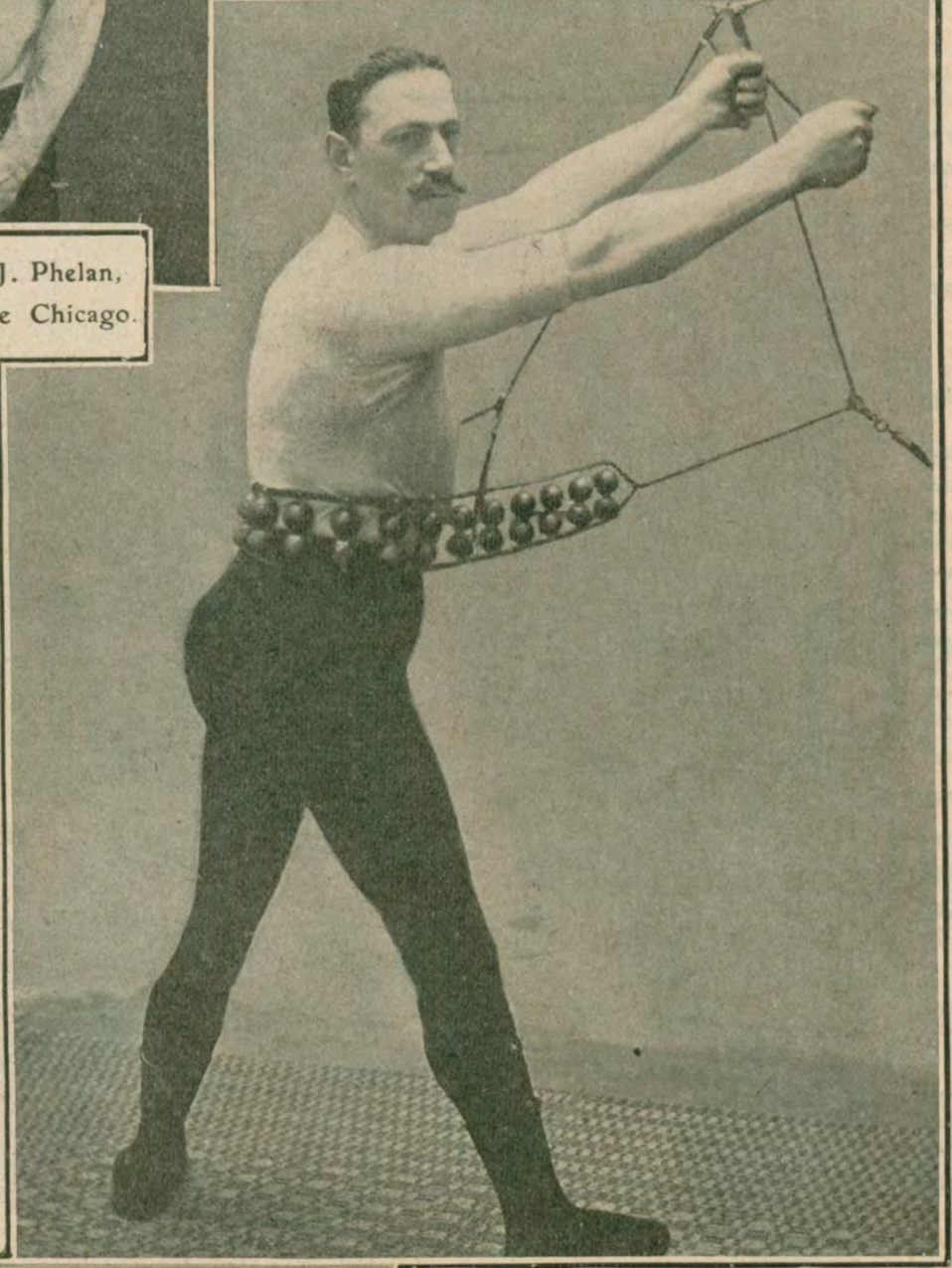
Peu à peu le sport conquiert tous les milieux, il est en train de faire la conquête de la Faculté de Médecine, où, récemment, le docteur Jacques Liouville présentait le docteur Phelan, exemple saisissant des résultats que peut produire une méthode scientifique d'entraînement.

CHACUN connaît dans le monde des sports la figure du Dr L.-J. Phelan, de l'Université de Chicago.

Le remarquable développement de ce bel athlète américain a fait de lui un modèle dont la photographie s'étale volontiers sur les boulevards, et tous ceux qui se sont occupés d'entraînement, n'ignorent point qu'il s'est signalé au milieu sportif depuis quelques années par d'ingénieuses inventions. Bornons-nous à rappeler les extenseurs élastiques, la pompe compressive et extensive, l'appareil à entraîner la main, les haltères à levier.



Le docteur Luis J. Phelan, de l'Université de Chicago.

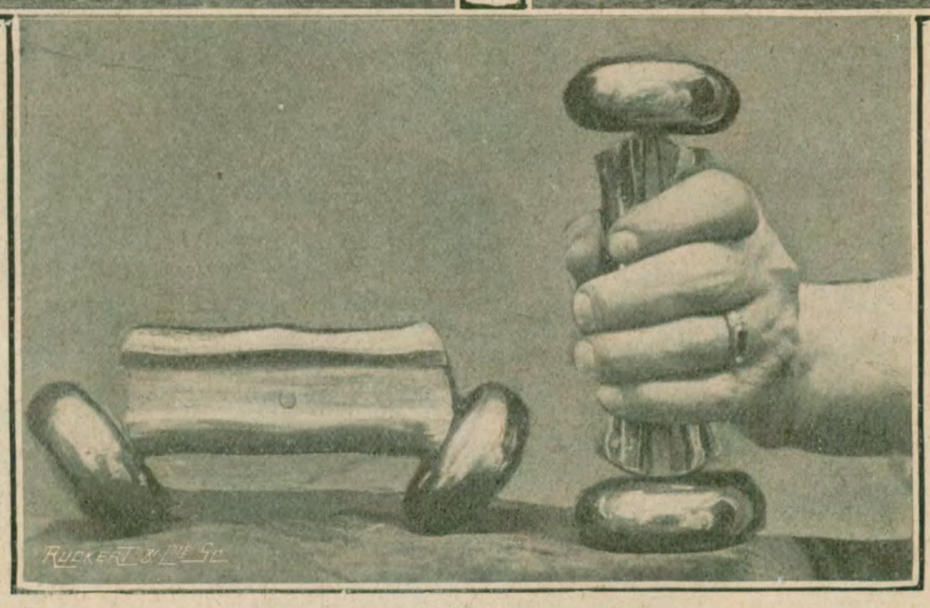


L'exerciser

Cet «exerciser», de l'invention du docteur Phelan, possède cette particularité de masser le dos et l'estomac et de faire plusieurs mouvements sans effort.

Samedi, devant un public intéressé de professeurs agrégés, d'anciens prosecteurs à la Faculté, d'internes des hôpitaux et de beaucoup de docteurs parisiens, M. Jacques Liouville, dont on connaît le dévouement à la cause musculaire et la compétence en physiologie sportive, a obtenu de son maître, le célèbre professeur Poirier, la grande faveur de présenter Luis-J. Phelan au Laboratoire d'Anatomie de la Faculté de Médecine.

Le Dr Liouville a présenté Phelan, non comme l'homme fort que montrent les images, mais comme l'exemple de ce que peut produire un entraînement méthodique, où n'interviennent ni les secousses, ni les efforts. Dès qu'un mouvement le fatigue, le Dr Phelan s'arrête et passe à un autre exercice. Il a montré qu'il avait poussé si loin l'analyse de sa spécialité, qu'il pouvait à son gré faire contracter tel muscle demandé par l'assistance, au moyen de trois ou quatre mouvements différents. Et c'était saisissant de voir, sur le vivant, entrer en contraction certains faisceaux d'un muscle, alors que les autres restent immobiles. Une vraie leçon d'anatomie et de physiologie. Puis Phelan présenta son nouvel appareil de massage abdominal qui est un extenseur élastique ordinaire, muni d'une ceinture à rouleaux. Grâce à cet appareil, il prétend combattre l'obésité et le fait est qu'il présente un développement des muscles abdominaux extraordinaire contrastant avec l'absence de tissu adipeux.



L'haltère à levier du docteur Phelan.

Un faible travail suffit seul, d'après Phelan, à donner à un muscle le maximum de son développement. C'est en travaillant avec cet haltère qu'il est arrivé à déchirer un paquet de 107 cartes à jouer, sans effort apparent.

Pour clore la séance et pour montrer que s'il ne préconise pas les exercices de force il est pourtant capable d'en accomplir quelques-uns, Phelan a déchiré un paquet de 107 cartes (record) et rompu entre ses doigts une pièce de 50 centimes. Mais il fait peu de cas de ces tours et ne les pratique que d'une façon exceptionnelle parce qu'ils comportent un grand effort et que Phelan en est l'ennemi théorique.

HÉRAKLÈS.

AU PALAIS DE GLACE

Baron Roissart de Pellet

Polaire
(*Page extraite du nouvel* Album de SEM.)

DE CINQ A SEPT AU PALAIS DE GLACE

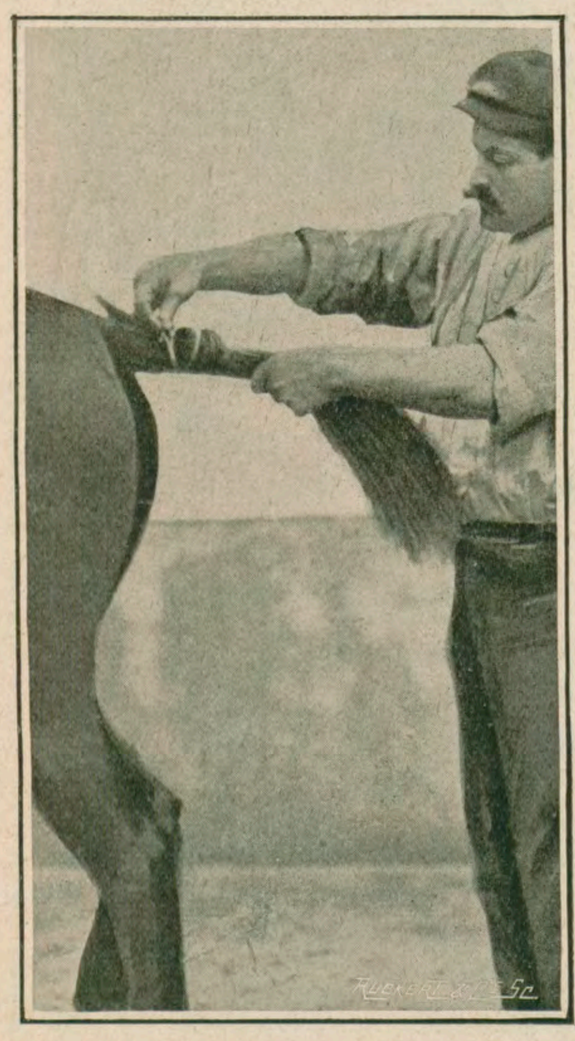
Sem, *le caricaturiste dont le crayon spirituel et mordant a si bien rendu la caractéristique de notre époque, vient de faire paraître un nouvel album qui, comme les précédents, obtient le plus vif succès. Du dernier nous extrayons la planche amusante que nous reproduisons ci-dessus.*

S. A. R. LE PRINCE ROYAL DE SUÈDE EN SKIS

S. A. R. le Prince Royal de Suède en skis.

Les journaux ont annoncé récemment que miss Alice Roosevelt allait choisir pour époux le prince héritier d'une grande couronne européenne. Quelques-uns ont même désigné le prince héritier Oscar de Suède dont nous donnons ci-dessus la photographie. Le prince est un infatigable sportsman et un fanatique du ski.

Comment on fait la toilette d'un cheval



Préparer la queue qui doit être coupée.

Les crins étant peignés, on les coupe à l'endroit où l'on veut faire la section, et on réunit ceux des extrémités supérieures en deux nattes latérales que l'on fixe à la base de l'organe.

Celui qui veut vendre un cheval, qu'il soit propriétaire, éleveur ou marchand, doit savoir le présenter. Présenter un cheval est un art, le faire valoir en est un autre ; mais avant tout, le cheval doit avoir la « toilette » faite, car c'est un principe de marchand de chevaux : avec une toilette soignée, il n'est pas de vilain cheval.

Un des plus habiles, parmi les marchands parisiens, à bien faire la toilette d'un cheval, M. Jim Pratt, a bien voulu laisser « cinématographier » cette opération pour les lecteurs de la Vie au Grand Air.

C'est tout un art que de faire la toilette d'un cheval, art d'autant plus délicat et difficile, qu'en dehors des connaissances pratiques spéciales qu'il réclame, il faut encore que le bon goût préside à l'œuvre.

La toilette complète d'un cheval comporte plusieurs opérations : tondre, arranger la queue t la crinière, faire les crins des membres, faire les poils des oreilles et des ganaches, arranger les pieds. De ces diverses opérations, les plus difficiles sont le tondage et l'arrangement de la queue.

Avec leur fourrure complète, les chevaux, à moins qu'ils ne soient de pur sang ou très près du sang, paraissent lourds, et malgré un pansage soigné et un massage à la serviette chaude, le poil manque de brillant, il est terne ; les membres paraissent engorgés; la tête, lourde, semble mal attachée et manque d'expression et de distinction. Lorsque la tondeuse, qu'elle soit à mains, mécanique ou électrique, a passé sur le corps du cheval, on voit renaître la finesse, la distinction, la légèreté des formes. Et après avoir tondu, il faut brûler légèrement au moyen d'un « brûloir à alcool », puis par un bon lavage à l'eau et au savon — un véritable shampoing — enlever les extrémités des poils carbonisés.

Le tondage fait, il s'agit de « faire les crins », c'est-à-dire arranger, « désépaissir » — passez-moi l'expression — la crinière, en la peignant soigneusement et en arrachant assez de crins pour que, d'épaisse et lourde que paraissait l'encolure, elle devienne fine et légère ; puis, au moyen des ciseaux et d'un peigne, absolument comme ferait un

Couper la queue d'un cheval.

Un aide tient la queue horizontalement ; de la main gauche, l'opérateur tient une branche du « coupe-queue ». Puis l'opérateur rapproche brusquement les deux branches du coupe-queue.

Cautériser la plaie.

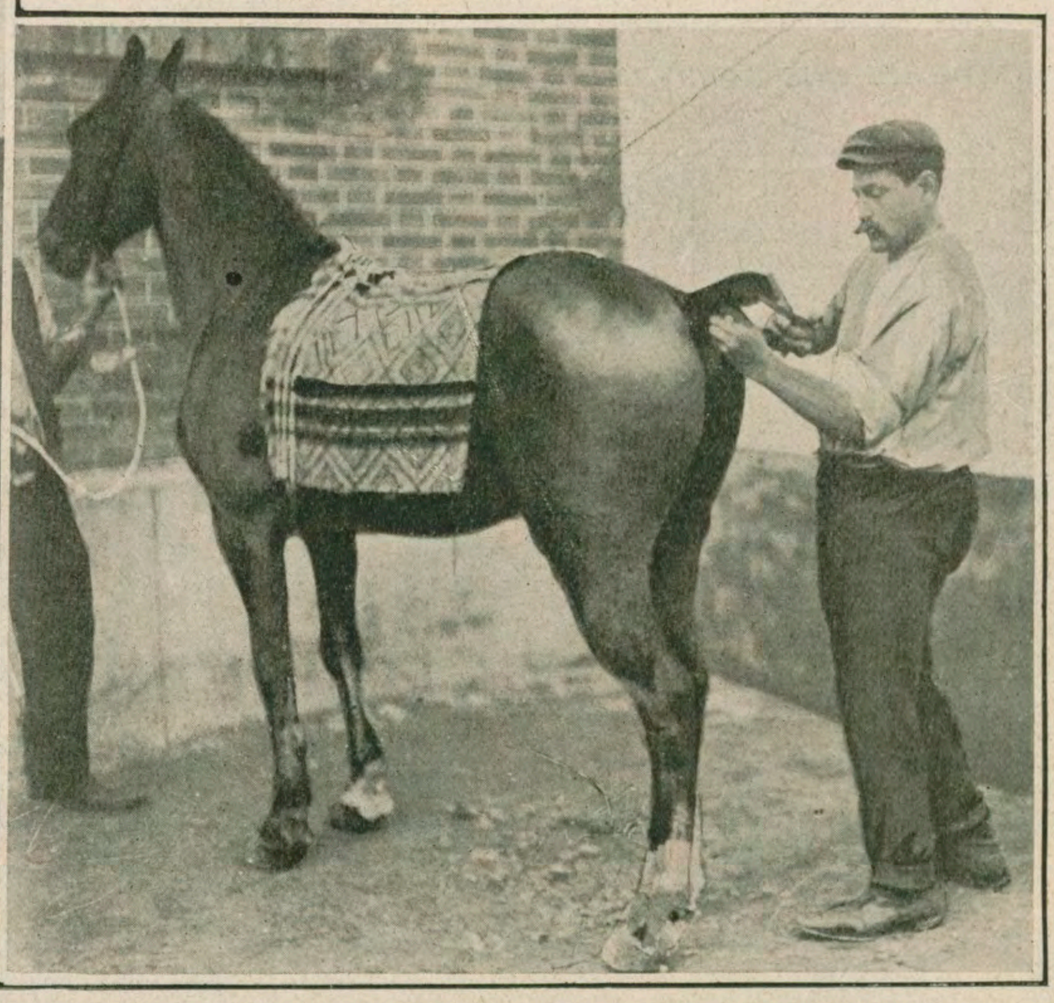
Pour arrêter l'hémorragie, l'opérateur cautérise le tronçon avec un « brûle-queue » chauffé au rouge. Il applique le brûle-queue sur la plaie, de façon à faire correspondre la vertèbre avec l'ouverture de l'instrument, et en imprimant à celui-ci quelques mouvements de rotation.

coiffeur, on coupe les crins des membres, ceux des oreilles et ceux des ganaches.

Pour les chevaux de chasse, comme pour les poneys, on ne tond que la partie supérieure du corps, laissant intacts, à peine égalisés, les crins des membres à partir du tiers supérieur de l'avant-bras.

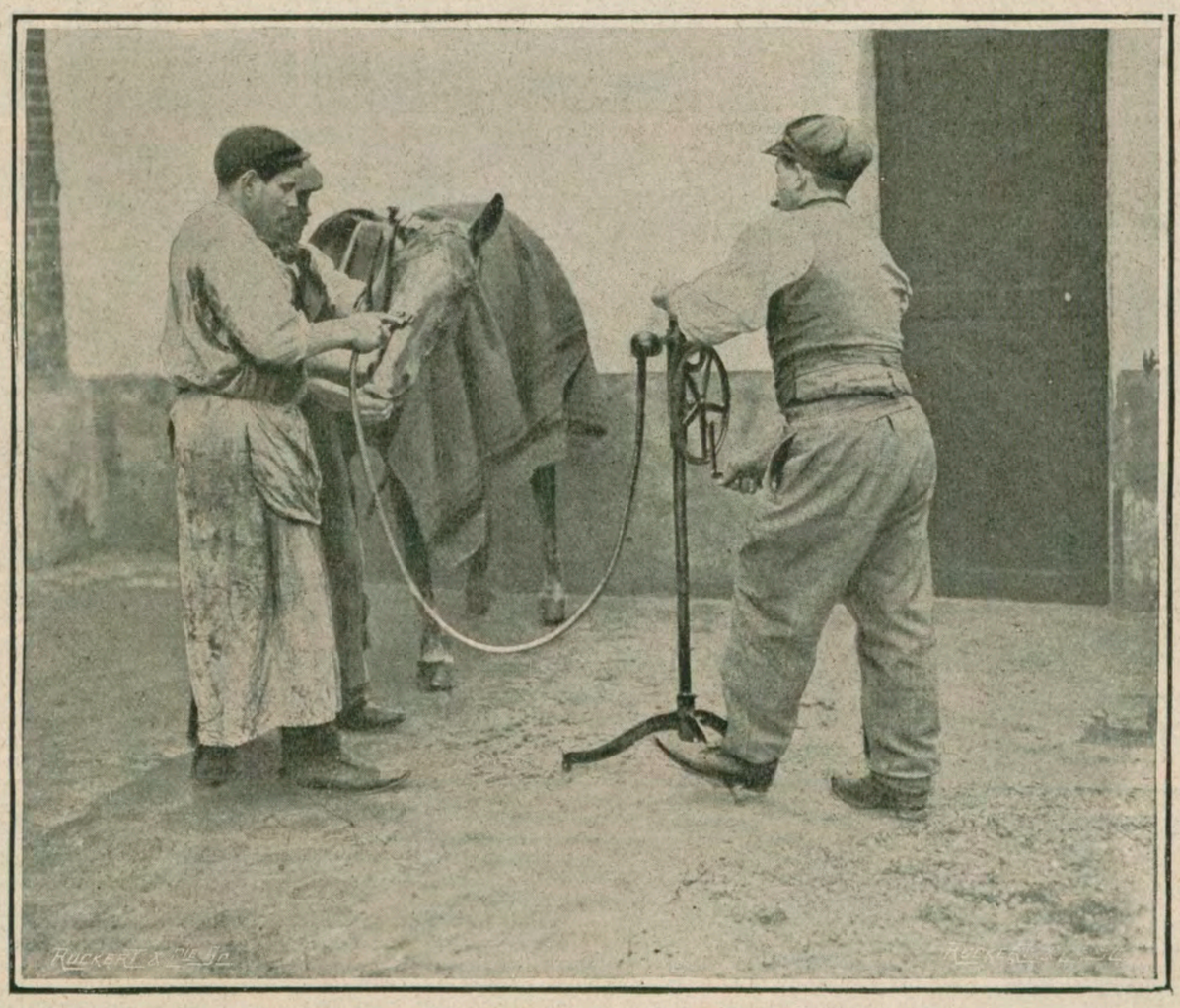
L'arrangement de la queue est, certes, l'opération la plus délicate de la toilette d'un cheval. Un cheval ayant un bel œil et un bon port de queue est, en général, un bon cheval. Aussi cherche-t-on à obtenir, quand il n'existe pas naturellement, ce bon port de queue. Chez le pur sang, la queue doit être coupée carrément à une certaine distance de la pointe du jarret (quatre doigts à peine). Cette opération se pratique avec un couteau bien aiguisé, et une paire de ciseaux sert à régulariser la section. Coupée de cette façon, la queue s'harmonise par sa longueur avec les grandes lignes du pur sang, et pendant la marche — cette marche si gracieuse du cheval de sang — elle se balance harmonieusement d'un côté à l'autre en exécutant des oscillations dont l'ampleur est proportionnée à celle de chacune des foulées du pas.

Avant de sectionner le tronçon de la queue d'un cheval, il faut voir comment, au pas comme au trot, il porte cet appendice. Voici comment se pratique cette opération, car c'est une véritable opération. Pour que le cheval ne fasse point de défenses, on lui applique un tord-nez à la lèvre supérieure et on fait lever par un aide un pied antérieur, ou mieux on lui entrave les deux membres postérieurs. Les crins étant peignés, on les coupe circulairement sur une étendue de 5 centimètres au point où l'on veut faire la section ; on réunit ceux des extrémités supérieures en deux nattes latérales que l'on fixe à la base de l'organe, puis on se place à gauche du sujet, un peu en arrière du membre correspondant ; un aide tient la queue horizontalement, puis on place la branche inférieure d'un instrument spécial appelé coupe-queue de manière que la portion tonsurée repose sur la partie concave de l'instrument. On rapproche brusquement et avec force les deux branches de l'instrument. Pour arrêter l'hémorragie, on cautérise à l'aide du « brûle-queue » chauffé au rouge cerise. Il n'y a plus qu'à égaliser les crins.



Le dernier coup de ciseaux.

La queue étant écourtée, le « coiffeur pour chevaux » égalise les crins de la queue au moyen de ciseaux, et il lui donne la forme voulue.



Le tondage de la tête.

Savoir bien tondre un cheval est un art délicat et difficile, car il ne faut point laisser trace du passage de la tondeuse. L'habile tondeur n'a point besoin de ciseaux pour égaliser.

On peut avoir recours à certaines opérations bien connues en chirurgie vétérinaire et qui consistent soit à couper les points d'insertion des muscles abaisseurs de la queue, soit à sectionner complètement ces muscles.

Pour un cheval attelé, la queue ne doit certes pas être demi-longue, car elle se prendrait dans les guides. Un cheval dont la toilette est soignée gagne certainement de valeur et plaît mieux à l'amateur qu'un cheval nature.

PAUL MÉGNIN.

NOS CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 25 CLOTURE

QUELS SONT DONC CES CAPOTS ?

Il est encore temps de prendre part à notre concours n° 25, qui traite, on le sait, d'une amusante question pratique concernant l'automobile. C'est de la technique, mais de la technique mise à la portée de tout le monde.

Nous publions ci-dessous une série de clichés représentant des voitures automobiles. Il s'agit de reconnaître, rien qu'à la forme des capots, la marque de ces voitures.

Pour faciliter les réponses, nous avons donné à chaque cliché un numéro d'ordre. Il suffira donc, sur la carte postale, de mettre un nom à côté de chaque numéro.

Comme d'habitude, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos *Vendredi prochain*, c'est-à-dire que, pour être qualifiées, les cartes postales doivent porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs** en espèces.

CONCOURS N° 26 NOUVEAU

LE PRIX LEMONNIER

Notre concours suivant sera consacré au sport pédestre et portera sur le Prix Lemonnier qui va mettre aux prises, le 15 janvier, sur le parcours Versailles-Paris, les meilleurs pédestrians amateurs. Comme cette importante épreuve comporte un classement par équipes, nous prierons nos lecteurs de répondre aux deux originales questions suivantes :

1° Quel sera le club premier du classement par équipes ?

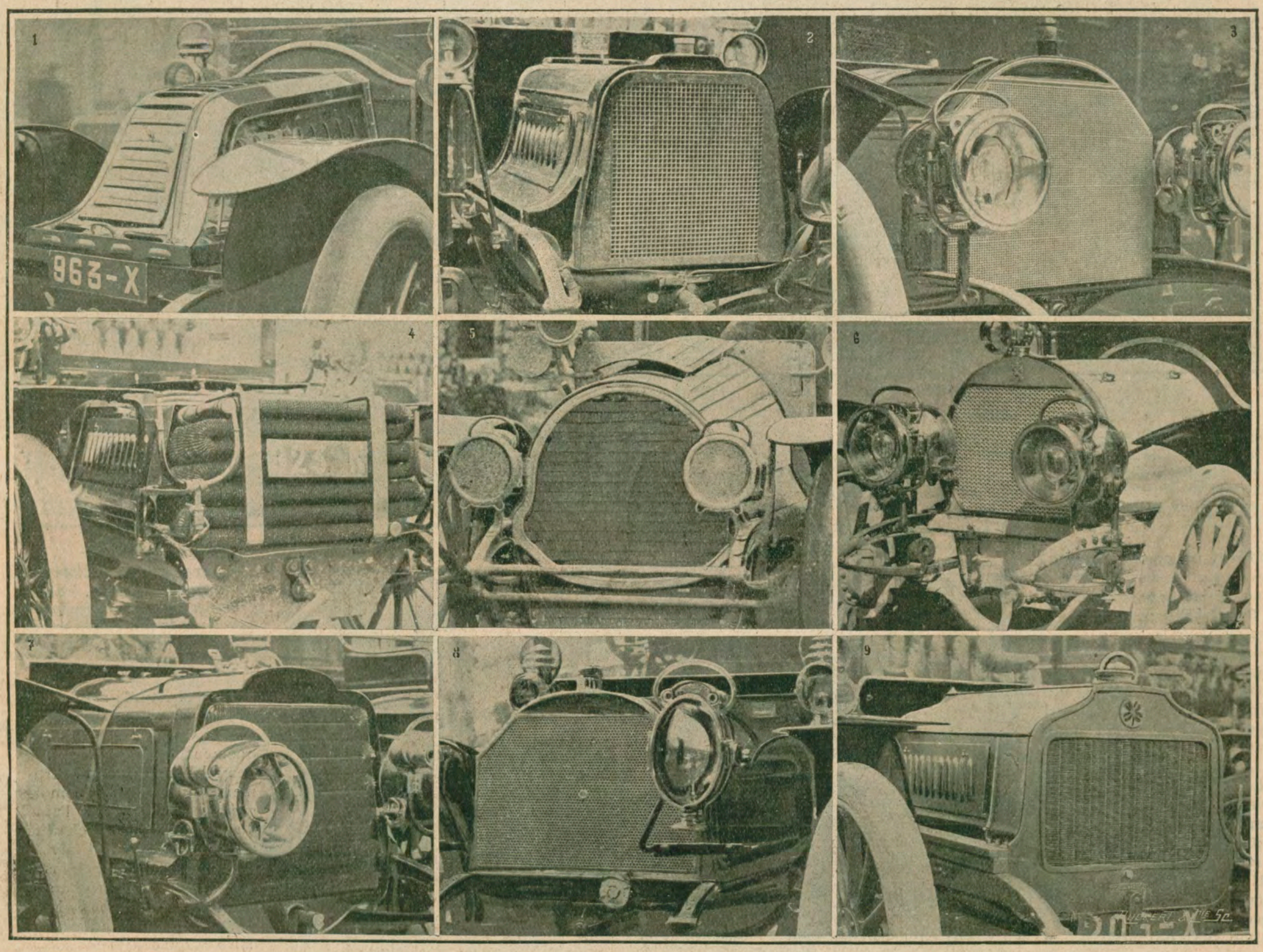
2° Quelle sera la place du dernier classé des membres de cette équipe victorieuse ?

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos le **Vendredi 13 Janvier** c'est-à-dire que pour être qualifiées les cartes postales doivent porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs** en espèces.

L'ACADÉMIE DES SPORTSMEN. Nous publierons dans notre prochain numéro le règlement d'un Grand Concours qui portera sur l'Académie des Sportsmen et qui sera doté d'un premier prix de 100 francs en espèces.



CONCOURS N° 25 — Quelles sont les marques de ces voitures ?

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

La Coupe Michelin

CARROSSERIE ET PNEUS. — CONFORTABLE ET LÉGÈRETÉ. — LA COUPE MICHELIN A L'A. C. F.

« Encore une Coupe ! » vont probablement s'écrier quelques lecteurs en lisant le titre qui précède. La nécessité s'en faisait-elle vraiment sentir, et dans quel intérêt nouveau peut-on bien la créer ? »

Dans votre propre intérêt, répondrons-nous sans hésitation à nos lecteurs, puisque aussi bien nos Bulletins s'adressent uniquement à ceux qui ont des pneus, aux automobilistes.

En effet, la Coupe Michelin, que nous venons de créer, ne sera pas décernée au constructeur de la voiture la plus rapide, ni au plus habile conducteur ; le but que nous nous proposons est plus rapproché de vous, plus immédiat, plus pratique ; il aborde de front un problème dont la solution vous importe au premier chef : diminuer votre dépense en pneumatiques. Car on répète à satiété cette phrase devenue à l'heure actuelle un véritable lieu commun : « Le pneumatique est la plus grosse dépense à l'automobilisme. »

Ceci est une demi-vérité, vraie ou fausse, suivant le point de vue sous lequel on l'envisage. Il est certain — et nous avons toujours été les premiers à le déclarer — que les pneumatiques sont d'une nature essentiellement fragile et partagent avec beaucoup d'autres choses cette nécessité d'être traités avec certains ménagements.

Ce qui tue le pneumatique, c'est le surcroît de travail, c'est l'obligation qu'on lui impose dans la plupart des cas de produire au delà de sa limite de résistance. Il a fallu qu'il résiste jusqu'à ce jour à une puissance du moteur sans cesse augmentée, au poids des véhicules chaque jour plus élevé. N'accusez ici ni le constructeur, ni le carrossier ; si cette situation existe, c'est parce que vous, chauffeurs, vous l'avez créée.

Vous avez voulu aller vite. Mais d'abord, la force des moteurs étant limitée, vous avez fait réduire au minimum la carrosserie, négligeant ainsi le confortable le plus élémentaire. Mais quand vous avez pu disposer de moteurs puissants, vous vous êtes aperçus que vous pouviez aller vite quand même, alors vous avez voulu être bien, puis faire participer autrui à ce bien-être. Votre objectif a été de transformer vos voitures en véritables « homes roulants ».

Quoi qu'il en soit, cette nécessité du confortable, malgré tout, a poussé les carrossiers dans la voie de la carrosserie lourde. Pour satisfaire à vos exigences — qui les en blâmerait ? — ils en sont arrivés à perdre un peu trop de vue la question de poids ; il en est résulté que vous avez payé, par une usure exagérée de pneumatiques, le supplément de confort que vous aviez désiré.

Il s'est produit pour les voitures de course un fait caractéristique. Alors que leur poids allait sans cesse en augmentant, et quelques-uns se demandaient avec raison où l'on s'arrêterait dans cette voie, l'A. C. F. a limité à 1.000 kilos le poids des grosses voitures admises à concourir. De ce fait les constructeurs ont dû chercher à donner plus de légèreté, pour ne pas dépasser cette limite.

Il se passerait exactement la même chose pour les voitures ordinaires, si l'on ne provoquait pas une réaction. Il n'y aurait plus de pneumatiques qui puissent porter les voitures ; c'est ce dont nous sommes menacés à brève échéance. Il faut donc réagir.

Sans vouloir anticiper sur le règlement qu'élaborera la Commission que nous avons demandé à l'A. C. F. d'instituer, nous devons cependant faire connaître quelles sont dans notre esprit les grandes lignes de ce concours.

Nous confierions en dépôt à l'A. C. F. une Coupe Michelin pour carrosserie, qui serait constituée par un objet d'art d'une haute valeur que nous demanderions à l'un de nos meilleurs artistes d'exécuter.

Cette Coupe nationale serait attribuée chaque année, avant le Salon, au carrossier français (ou au constructeur français s'il fait lui-même sa carrosserie) qui sur un problème déterminé, réalisant un confortable donné, aurait réussi à établir la carrosserie la plus légère, ayant la suspension la plus parfaite, sans rien modifier à la solidité nécessaire constatée par une épreuve.

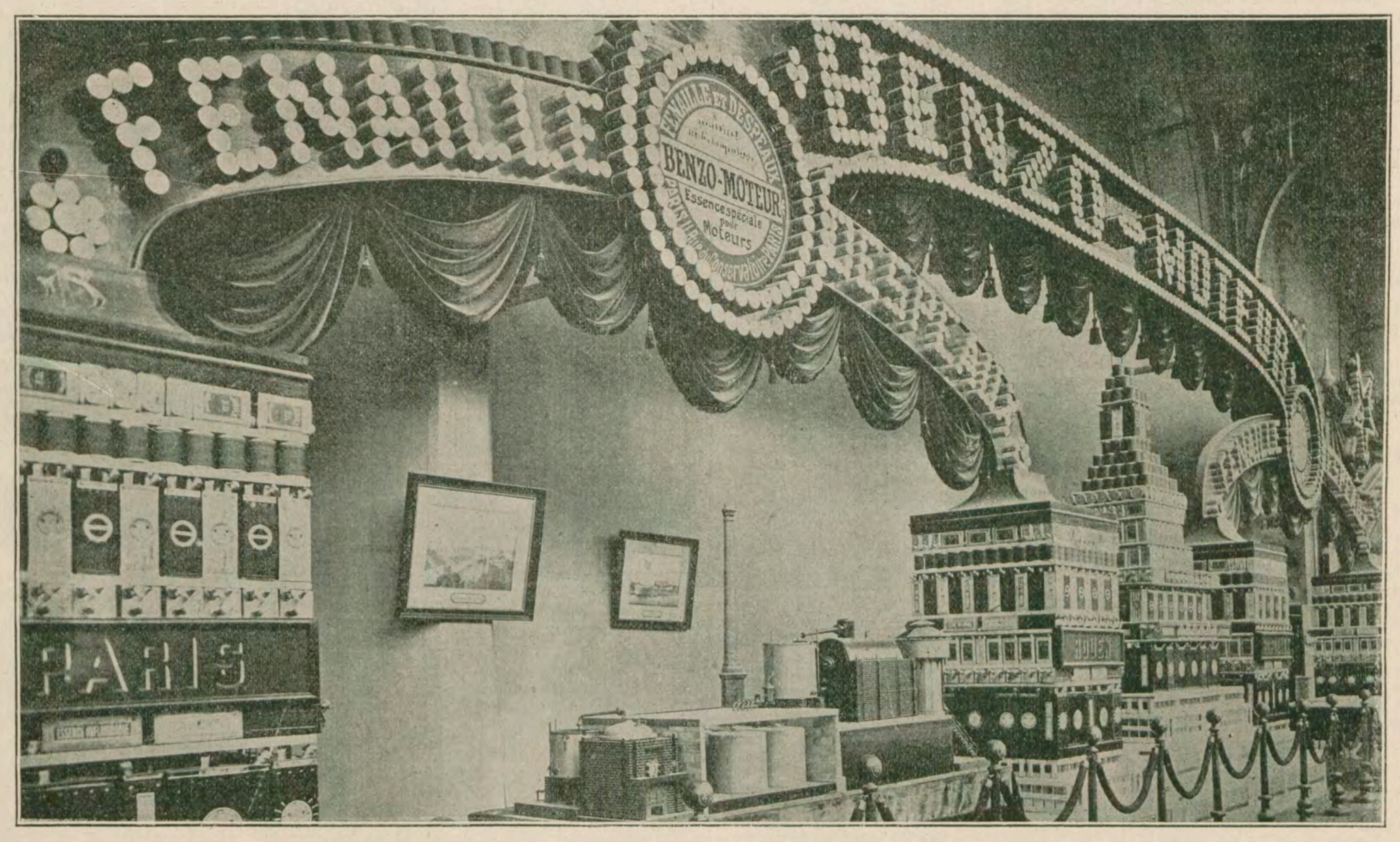
Le poids du châssis livré par le constructeur sera déduit du poids de la voiture soumise à l'épreuve, et la différence sera le poids envisagé pour la Coupe. Pour cette année, tout au moins, nous verrions avec plaisir que le type de carrosserie choisi soit une voiture à six places. En effet, ce genre de carrosserie nous paraît, à l'heure actuelle, le problème dont la solution serait la plus intéressante.

MICHELIN ET Cie

LE BILLARD A QUATRE BILLES

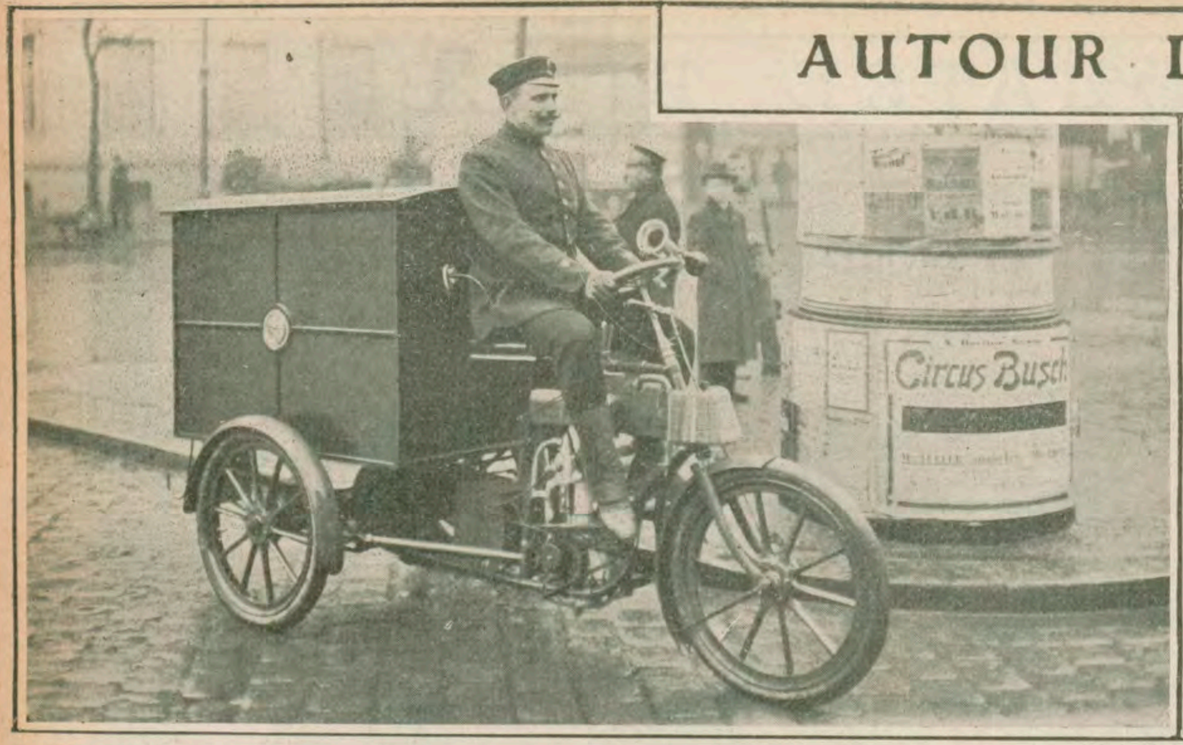
Le billard à quatre billes.

On croit assez généralement que le billard se joue toujours avec trois billes. C'est une erreur. Trois billes suffisent plus en Allemagne. Les joueurs d'outre Rhin ont ajouté une quatrième bille, ce qui n'est pas sans étendre le champs des combinaisons. A la veille — ou peu s'en faut — du championnat organisé par notre confrère Les Sports, *il nous a paru intéressant de parler de ce jeu qui consiste à caramboler trois billes, les deux premières avec celle que l'on pousse, la troisième avec l'une des billes primitivement carambolées.*

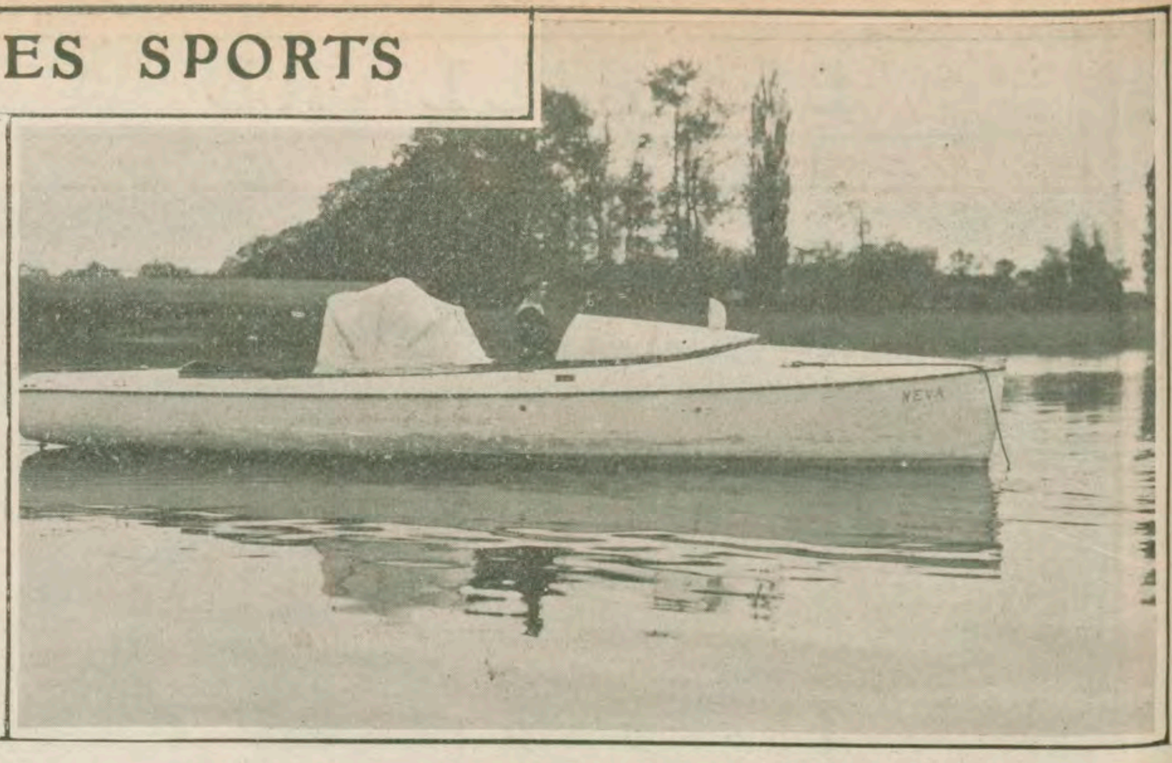


Essence spéciale pour automobiles. — Oléonaphtine, huile à graisser fluide. — Huile F. D., plus dense, pour le graissage des cylindres à grande vitesse. — Graisse consistante pour les paliers et les chaînes. — Le "BENZO-MOTEUR", extrait des parties qui passent à la distillation du pétrole dans les catégories des benzines, benzols, benzolines, etc., est un produit absolument homogène, de densité fixe et de fabrication irréprochable.

AUTOUR DES SPORTS



Les nouvelles automobiles postales en service en Allemagne.



Le canot automobile la *Neva* acheté pour le compte de la marine russe.

NOS ÉCHOS

Un joli cadeau

Quel plus joli cadeau à faire à un jeune homme que la collection de la *Vie au Grand Air*, richement reliée, qui contient, dans ses sept volumes, l'histoire complète et illustrée du sport dans ces sept dernières années?

Nous pouvons fournir ces collections au prix de 5 francs l'année 1898 — extrêmement rare — et de 3 fr. chacune des six autres années, soit en tout 18 fr.

Ajouter 1 fr. 25 par volume pour le port.

Le Supplice de Tantale.

Une consultation peu banale a eu lieu dernièrement chez Bostock. Cet excellent directeur de notre bel hippodrome en se promenant devant les cages de ses fauves fut frappé de l'air ennuyé et las de plusieurs des pensionnaires. Ce n'est pas chose facile que de conserver une santé florissante à des animaux que leurs dispositions natives destinaient au libre exercice de leurs muscles et à plus de liberté. Bostock décida de faire défiler sous leurs yeux tout ce qui pouvait les tenter, mais les lions allongeant leurs membres engourdis bâillaient leur ennui. Tout à coup une brusque agitation s'empare d'eux, ils se ruent sur leurs barreaux, se fouettent les flancs, montrent leurs crocs blancs sous leurs babines relevées, leurs yeux brillent, leur naseau hume plus fort l'air de leur prison. Du fond de leur cage, ils ont aperçu par la porte entre-bâillée la *Vie au Grand Air*.

Reliures, Cartons relieurs et protecteurs

En vente dans nos bureaux :

1° Reliure toute prête à donner à son relieur pour faire établir les collections annuelles, modèle riche, 3 fr. 50.

2° Carton relieur permettant de réunir automatiquement au fur et à mesure les 52 numéros, modèle riche, 4 fr. 50.

3° Carton protecteur, pour hôtels, cafés, salles d'attente, permettant de conserver les 4 ou 5 derniers numéros, modèle riche, 3 fr. 50.

Expédition pour la France : 0 fr. 85 en plus.

Le prochain match international de rugby.

Pendant les fêtes du jour de l'an les footballeurs sont au repos. C'est le dimanche 8 janvier que le Racing Club de France reprendra la série de ses grandes rencontres. Ce jour-là, l'équipe première du club doyen jouera au Velodrome du Parc des Princes, contre le Bristol Wanderers F. C., une très forte équipe anglaise.

V. Granier.

Finance.

Sans exagération d'optimisme l'on peut prévoir que l'année dans laquelle nous entrons sera fructueuse au point de vue des affaires financières.

Une telle affirmation ne vaut que si elle est appuyée sur de bons arguments. En voici quelques-uns :

Selon toutes probabilités, la paix sera rétablie, en 1905, entre la Russie et le Japon. — Premier motif de hausse. En second lieu, la production des mines d'or du Transvaal va s'augmenter dans de considérables proportions. — Deuxième motif de hausse.

Enfin, comme troisième motif, nous nous bornerons à signaler l'abondance des disponibilités capitalistes qui va toujours s'accroissant.

Telles sont les raisons, de valeur, grâce auxquelles il est permis de présumer que, sauf événements imprévus, nous allons avoir une période de prospérité.

Ainsi soit-il!

C. Levrai.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Automobiles

Renault Frères, neuves, 10 HP 1904, carrosseries de grand luxe, de différents modèles, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuves, carrosseries de luxe de différents modèles avec pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 10 HP 1904, neuve, carrosseries ouvertes ou fermées, à entrées latérales, pneus Michelin renforcés 4 roues, aux meilleurs prix.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904 et 1905, modèles longs et courts 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (2081)

A vendre PANHARD-LEVASSOR, 15 HP, 1904, coupé limousine, entrées latérales, neuves.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, doub. phaéton, occ.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, tonneau, occ.
RENAULT frères, 10 HP, limousine, occasion.
DIETRICH 24 HP, 1903, tonneau fermé, occasion.
RENAULT frères, 9 HP, tonneau, occasion.
MORS, 19 HP, 1904, tonneau, occasion.
DARRACQ, 24 HP, tonneau, occasion.
PANHARD-LEVASSOR 7 HP, limous. dém. occas.
Vente, achat, échange.

Reprise en compte de toutes voitures de bonnes marques sur châssis ou voitures complètes, neuves ou d'occasion.

Panhard-Levassor, Bayard, Renault Frères.
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. Tél. : 555-43. (2083)

Occasion. Superbe limousine Panhard-Levassor, 12-15 chx. Phénix, carburateur Krebs, remise absolument à neuf. 9.500 francs. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2084)

Occasion. Limousine Renault, 9 chx, 1903, entrées latérales, carrosserie Kellner de luxe, mécanisme et carrosserie entièrement remis à neuf. Prix 7.000 fr. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2085)

Voiture Panhard-Levassor, 24 chx, 1904, châssis 2 m. 40, avec carrosserie grande limousine, entrée latérale, ou sans carrosserie. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2086)

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (2987)

Chevaux

Un cheval bai, 6 ans, beau modèle trotteur avec garantie.

Vi la Saint-Louis, boulevard Gambetta, Compiègne (Oise). (2088)

Collections

Vie au Grand Air, nos 1 à 263, à vendre. Ecrire Etherington, 74, rue Demours, Paris. (2089)

A vendre *Vie au Grand Air* complète (dont 3 années reliées), 125 francs. Carpentier, Grand-Fresnoy (Oise). (2090)

Cours et Leçons

Ecole A. M. Leçons d'automobiles. Prix à forfait. Références gratuites sur les chauffeurs disponibles, 23, rue du Bois, à Levallois (près la porte de Courcelles). (2091)

Divers

J'achète cher diamants, perles fines, objets d'art. Henry Expert, 12, rue Le Peletier. Entresol. 297-21. (2092)

On demande à acheter deux tables de poker d'occasion. Ecrire P. L., 9, avenue de l'Opéra. (120)

Occasions

Collection complète de la *Vie au Grand Air*, dont 4 volumes reliés, à vendre 120 francs. S'adresser à M. Roventy, bibliothèque Opéra. (2093)

Tennis

Rue de Vaugirard, 148. Apres-midi du dimanche et du mardi à louer pour janvier et février. (2094).

Voitures

Un break à 2 chevaux 4 et 6 places.
Un tilbury pour 1 m. 60.
Un tonneau pour 1 m. 55.
Un phaéton à capote par Plisson et à roues caoutchoutées, sauf le break. En très bon état.
Villa Saint-Louis, boulevard Gambetta, Compiègne (Oise). (2095)

Ventes et Locations

Grand local à louer, banlieue, p. comm. indust. auto, passage 200 par jour. Villiot, Meaux. (2096)

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 fr.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : **Thyroïdine Bouty.**

APPAREILS spéciaux pour l'usage intime de l'homme et de la femme. Envoi six échantillons et Catalogues contre 0.60. André et Cie, 45, rue Volta, Paris.

LIVRES très curieux et Catalogue 4 francs
PHOTOS très artistiques lots à 5, 10, 15 et 20 fr.
LEMÉE, éditeur, Boîte 238. BRUXELLES

Restaurant Basso
SPÉCIALITÉ DE BOUILLABAISSE
5, quai de la Fraternité, MARSEILLE

Trotting-Club
En face la gare St-Lazare
ASSOCIATION DES ÉLEVEURS FRANÇAIS
14, place du Hâvre
PARIS
BIBLIOTHÈQUE SPORTIVE — JOURNAUX SPORTIFS DU MONDE ENTIER — SALONS DE LECTURE, DE CONVERSATION — LAVATORY — BAR AMÉRICAIN
RESTAURANT DE 1er ORDRE
Déjeuners, 3 fr.; dîners, 4 fr., vins, café et liqueurs compr.
Pour faire partie de l'association, il faut appartenir au monde hippique, adresser une demande d'adhésion au président du Comité, qui soumet la candidature à une enquête.
L'entrée des locaux du Trotting-Club est autorisée dès la réception.

LE DOCTEUR FONTAN
MÉDECIN-SPÉCIALISTE DES
MALADIES de PEAU
Médaillé de l'Académie de Médecine
Assure la **Guérison certaine** à tous, même dans les cas ayant résisté à toutes médications.
Demandez à M. GABORIT, Phien à Lorient, Dépositaire Général, la *Brochure explic. gratte.*

Avant d'acheter des **SALONS, SALLES A MANGER, CHAMBRES A COUCHER, MEUBLES DE FANTAISIE** anciens et modernes, **BRONZES D'ART, MARBRES, ÉTOFFES D'AMEUBLEMENT, LUSTRES, SUSPENSIONS, TOILES FINES, VINS FINS ET EN BARRIQUE, LIQUEURS, QUANTITÉ D'OBJETS POUR CADEAUX, BIJOUX, PIANOS, COFFRES-FORTS, GLACES ET QUANTITÉ D'AUTRES MARCHANDISES**, veuillez visiter les **SALLES DE VENTE DES SAISIES-WARRANTS : 4, RUE DE LA DOUANE, 4**, où tout est vendu **AU TIERS ET AU QUART DE LA VALEUR REELLE.** (Se méfier des imitateurs et racoleurs ; bien vérifier le n° 4.)
36e ANNÉE. — Téléph. 441-63.

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME | POUDRE ESSENCE
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT**
Se méfier des Produits artificiels. — **SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris**, et bons Parfumeurs

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti.

Le Gérant : Jarrige.